

KARELIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Teknologiaosaamisen johtamisen koulutusohjelma
Ylempi ammattikorkeakoulututkinto

Martti Hämäläinen

TYÖTURVALLISUUDEN VALVONNAN KEHITTÄMINEN
MAANTEIDEN ALUEURAKOISSA

Opinnäytetyö
Lokakuu 2016

**OPINNÄYTETYÖ****Lokakuu 2016****Teknologiaosaamisen johtamisen
koulutusohjelma, YAMK**

Karjalankatu 3
80200 JOENSUU
Puhelin 013 260 600

Tekijä(t)

Martti Hämäläinen

Nimeke

Työturvallisuuden valvonnan kehittäminen maanteiden alueurakoissa

Toimeksiantaja

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Tiivistelmä

Opinnäytetyö käsittelee maanteiden hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattorin tehtäviä ja alueurakoiden turvallisuuden valvontaa. Turvallisuuskoordinaattori on alueurakassa tilaajan edustajana turvallisuusasioissa. Työn tarkoituksena oli selvittää turvallisuuskoordinaattorin valvontakäytäntöjä ja tehtävien kehittämistarpeita. Tavoitteena oli esittää ehdotuksia apuvälineiksi turvallisuuskoordinaattorin työhön. Valvontakäytäntöjä ja kehittämistarpeita selvitettiin haastattelemalla alueurakoiden valvojia ja Liikenneviraston asiantuntijaa. Haastattelut tehtiin teemahaastatteluna.

Haastatteluissa kehittämiskohteina tulivat esille tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaihe, turvallisuusasioiden käsittely urakan alkaessa ja säännöllinen käsittely urakan aikana. Tehokasta tiedottamista uusista turvallisuusohjeista pidettiin tärkeänä.

Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuden valvontaa voidaan kehittää ottamalla käyttöön alueurakoiden turvallisuuden aloituskokoukset ja urakan aikaiset turvallisuuskokoukset ja omavalvontatarkastukset. Näiden kehittäminen parantaa tilaajan ja palveluntuottajan yhteistoimintaa ja turvallisuusasioiden tiedonkulkua alueurakoissa. Toimintatavat on otettu käyttöön joissakin hoidon ja ylläpidon alueurakoissa.

Kieli

suomi

Sivuja 51**Liitteet 4****Asiasanat**

turvallisuus, turvallisuuskoordinaattori, hoidon ja ylläpidon alueurakka, valvonta



THESIS
October 2016
Degree Programme in Technology
Competence Management

Karjalankatu 3
80200 JOENSUU
FINLAND
Tel. 013 260 600

Author (s)
Marti Hämäläinen

Title

Developing Work Safety Supervision in Areal Contracts of Roads

Commissioned by
North Savo Centre for Economic Development, Transport and the Environment

Abstract

This thesis deals with the work of safety coordinator in road maintenance in areal contracts. Safety coordinator is the developer's representative in areal contracts. The purpose of this thesis was to clarify the developing needs of the tasks of the safety coordinator. The goal was to present propositions for tools in the job of a safety coordinator. Supervision conventions and development needs were clarified by interviewing the supervisors of areal contracts and specialist of Finnish Transport Agency. The interviews were theme interviews.

It came up in the interviews how the controlling could be developed by processing safety matters in the beginning of the contract and processing safety matters regularly during the contract. Effective informing about new safety directives was considered important.

Monitoring the safety of maintenance in areal contracts can be developed by taking into use areal contract safety kick-off meetings and safety meetings and self-monitoring during the contract. This improves the co-operation between the contractor and the developer and also the communication about safety matters in areal contracts. This way of acting has been taken into use in some areal contracts of maintenance during this thesis.

Language

Finnish

Pages 51

Appendices 4

Keywords

safety, safety coordinator, maintenance contract, supervision

Sisältö

Tiivistelmä

Abstract

1	Johdanto	5
2	Eri osapuolten työturvallisuustehtävät hoidon ja ylläpidon alueurakoissa	6
2.1	Tilaaaja	6
2.1.1	Turvallisuusdokumenttien valmistelu	7
2.2	Päätoteuttaja.....	10
3	Opinnäytetyön lähtökohdat ja tietoperusta.....	11
3.1	Työturvallisuusdokumentit hoidon ja ylläpidon alueurakassa ja turvallisuustavoitteet	11
3.2	Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet.....	13
3.3	Turvallisuusasiakirja	15
3.4	Turvallisuuden seurantatiedot Liikenneviraston ja ELY-keskuksen hankkeilla.....	15
3.5	Työturvallisuuden puutteista annetut sanktiot hoidon ja ylläpidon alueurakoissa.....	16
3.6	Hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuskoordinaattori	17
3.7	Turvallisuuskoordinaattorin työturvallisuuskoulutus	18
3.8	Hoidon ja ylläpidon alueurakan rajausta	19
4	Teemahaastattelu	21
5	Teemahaastattelun tulokset.....	24
5.1	Haastateltavien koulutustausta	24
5.2	Haastateltaville aluevastaavan tehtäviin annettu perehdyttäminen ja työnopastus	25
5.3	Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheessa.....	25
5.4	Työturvallisuusasioiden käsittely työmaakokouksissa	28
5.5	Tiedon saanti työturvallisuuden valvonnasta ja turvallisuuskoordinaattorin tehtävistä.....	35
5.6	Työmaan turvallisuuden valvonnan kehittäminen	37
5.7	Muut haastattelussa esille tulleet asiat	42
6	Haastattelun yhteenveto	43
7	Valvontatoiminnan kehittämis ehdotukset.....	45
7.1	Turvallisuuskoordinaattorin tehtäväalue	45
7.2	Hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuden aloituskokous	45
7.3	Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattoreiden, tilaajan edustajien ja palveluntuottajien yhteistoiminta.....	46
8	Pohdinta.....	48
	Lähteet.....	50

Liitteet

Liite 1	Haastattelupohja, turvallisuuskoordinaattorit
Liite 2	Haastattelupohja, Liikenneviraston asiantuntija
Liite 3	Omavalvontatarkastuksen asialistaluonnos
Liite 4	Turvallisuuden aloituskokouksen asialistaluonnos

1 Johdanto

Liikennevirasto vastaa maanteiden ylläpitämisestä ja kehittämisestä. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset (myöhemmin ELY-keskus) kunnossapitävät maanteitä ja maanteihin kuuluvia rakenteita, laitteita ja varusteita. Liikennevirasto ohjaa ELY-keskusten liikennevastuualueiden toimintaa.

Maanteiden kunnossapito ja rakentamistyöt tilataan palveluntuottajilta. Rakennuttajana eli tilaajana on paikallinen ELY-keskus. Kunnossapitoon kuuluu maanteiden päivittäinen hoito ja ylläpito. Maanteiden hoidon ja ylläpidon alueurakat ovat laatuvastuu-urakoita. Palveluntuottajat esittävät urakan tarjousvaiheessa Tarjousvaiheen laatusuunnitelman, jota päivitetään urakan aikana tarkennetuilla laatusuunnitelmilla. Urakan laadun varmistamiseen kuuluu töiden toteuttaminen niin, että jokaisella työhön osallistujalla on mahdollisuus tehdä työt turvallisesti. Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaajan tavoitteena on, että urakan osapuolet noudattavat nolla tapaturmaa -ajattelua.

Maanteiden hoidon ja ylläpidon alueurakoissa noudatetaan Valtioneuvoston asetusta rakennustyön turvallisuudesta 205/2009. "Asetusta sovelletaan maan alla ja päällä sekä vedessä tapahtuvaan rakennuksen ja muun rakennelman uudis- ja korjausrakentamiseen ja kunnossapitoon sekä näihin liittyvään asennustyöhön, purkamiseen, maa- ja vesirakentamiseen sekä rakentamista koskevaan suunnitteluun. Lisäksi asetusta sovelletaan näitä töitä koskevan rakennushankkeen valmisteluun ja suunnitteluun". (Hietavirta, J., Hokkanen, J., Niskanen, T., Patrikainen, H., & Päivärinta, K. 2015, 21.)

Rakennushankkeen ja hoidon ja ylläpidon Valtioneuvoston asetuksen 205/2009 mukaisena alueurakan päätoteuttajana toimii rakennuttajan (myöhemmin tilaajan) nimeämä pääurakoitsija. Päätoteuttaja nimeää työmaalle pätevän vastuuhenkilön ja tarvittaessa vastuuhenkilölle sijaisen. Päätoteuttajan tehtävänä on suunnitella töiden ja työvaiheiden toteuttaminen ja ajoittaminen niin, että työt voidaan tehdä turvallisesti ja aiheuttamatta vaaraa työntekijöille tai muille osa-

puolille esimerkiksi tienkäyttäjille. Rakennustyömaan kuten hoidon ja ylläpidon urakka-alueen turvallisuuden suunnitelmallisella toteuttamisella ehkäistään ennakolta tapaturmia, terveyshaittoja ja työstä aiheutuvia haittoja tienkäyttäjille. (Lehtinen 2015, 108.)

Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa turvallisuusasioissa tilaajaa edustaa urakkaan nimetty turvallisuuskoordinaattori. Turvallisuuskoordinaattorin tehtävät on kirjattu vuonna 2009 voimaan tulleeseen Valtioneuvoston asetukseen rakennustyön turvallisuudesta, Vna 205/2009.

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää maanteiden hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuskoordinaattorin tehtävien kehittämistarpeita. Työn tavoitteena oli esittää ehdotuksia apuvälineiksi turvallisuuskoordinaattorin työhön. Työn tilaajana oli Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen liikenne- ja infrastruktuurin vastuualue. Opinnäytetyön ohjaajana oli Liikenneviraston työturvallisuuspäällikkö Risto Lappalainen.

2 Eri osapuolten työturvallisuustehtävät hoidon ja ylläpidon alueurakoissa

2.1 Tilaaja

Pohjois-Savon ELY-keskus vastaa maanteiden ja liikenneolojen suunnittelusta, tienpidon hankinnoista, julkisen liikenteen järjestämisestä ja liikenteen viranomaispalveluista Etelä-Savon, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntien alueella. Tienpidon hankintoihin kuuluu teiden suunnittelu, rakentaminen ja kunnossapito.

Maanteiden hoidon ja ylläpidon alueurakat kuuluvat tienpidon kunnossapitoon. Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaajana on ELY-keskus. Tilaajan edustajia Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueurakoissa ovat kunnossapitopäällikkö ja

kunnossapitovastaava. Urakan valvojana ja urakan turvallisuuskoordinaattorina on tilaajan alueurakkaan nimeämä aluevastaava. Tiedot alueurakassa olevista tilaajan edustajasta, valvojasta ja turvallisuuskoordinaattorista ja heidän sijaisistaan on kirjattu hoidon ja ylläpidon alueurakan palvelusopimukseen.

Tilaaja nimeää alueurakkaan pätevän turvallisuuskoordinaattorin. Pohjois-Savon ELY-keskuksen hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaaja on nimennyt alueurakoihin turvallisuuskoordinaattoriksi kyseessä olevan alueurakan valvojan eli aluevastaavan. Turvallisuuskoordinaattorille kuuluvien tehtävien ja velvoitteiden lisäksi aluevastaava valvoo alueurakan laadun toteutumista ja on tienpitäjän edustaja alueellaan.

Alueurakka on työturvallisuuslaissa tarkoitettu yhteinen työpaikka. Yhteisellä työpaikalla yksi työnantaja käyttää pääasiallista määräysvaltaa. Työpaikalla toimii samanaikaisesti tai peräkkäin useampi kuin yksi työnantaja tai itsenäinen työnsuorittaja. Yhteisellä työpaikalla turvallisuuden hallinnan perustana on hyvä kokonaisuuden hallinta. Eri toimintojen yhteensovittamisessa tarvitaan tilaajan ja palveluntuottajien yhdessä sopimia pelisääntöjä. (Sauni, Lappalainen & Piispanen 2005, 6.)

Tilaajan on varmistettava, että turvallisuuskoordinaattori huolehtii tehtävistään. Tilaajan on huolehdittava, että alueurakkaan nimetyllä turvallisuuskoordinaattorilla on riittävä pätevyys ja riittävät toimivaltuudet. Turvallisuuskoordinaattoriksi nimettävien henkilöiden työturvallisuuskoulutuksella huolehditaan, että heillä on riittävät tiedot työturvallisuudesta. (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 28–29.)

2.1.1 Turvallisuuskokousten valmistelu

Pohjois-Savon ELY-keskuksen hoidon ja ylläpidon alueurakoiden tarjouspyyntöasiakirjat palvelusopimuksen kokoa ja täydentää kyseessä olevan urakan aluevastaava. Asiakirjojen valmistelussa on mukana itäisen yhteistyöalueen alueurakoiden kilpailutusryhmä. Ryhmään kuuluvat kilpailutettavien alueurakoi-

den aluevastaavat ja kunnossapitovastaavat Kaakkois-Suomen-, Keski-Suomen- ja Pohjois-Savon ELY-keskuksista. Kilpailutusryhmä muun muassa suunnittelee tarjouspyyntöasiakirjojen sisältöä. Tämän opinnäytetyön lähtöaineistona on käytetty vuosina 2010–2013 kilpailutettujen alueurakoiden urakka-asiakirjoja.

Alueurakan turvallisuuskirjoitukset turvallisuusasiakirja, turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet, infra-riskikartta sekä riskienhallintasuunnitelma käydään läpi kilpailutustyöryhmässä. Alueurakan suunnitteluvaiheessa työryhmätyöskentelyn tavoitteena on, että kaikissa urakoissa asiakirjojen rakenne ja ulkoasu olisivat yhdenmukaisia. Turvallisuuskirjoitusten asiakirjapohjana käytetään Liikenneviraston malliasiakirjoja, joihin jokainen aluevastaava kirjoittaa turvallisuuskirjoitusten urakkakohtaiset turvallisuustiedot omasta alueurakastaan. (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päiväranta 2015, 28–29.)

Turvallisuuskirjoitusten työstäminen ja käsittely yhdessä on muodostunut rutiininomaiseksi. Yhdessä tekeminen nopeuttaa asiakirjojen laatimista. Prosessin edetessä asiakirjojen sisältö tarkentuu ja alueurakoiden erityispiirteisiin liittyviin ongelmiin voidaan etsiä yhdessä ratkaisuja. Tieto siirtyy asiantuntijalta toiselle ja edelleen organisaatiosta toiseen organisaatioon. Asiantuntijat jakavat omaa kokemuseräistä tietoa ja ymmärrystä asiakirjojen sisältöä uudistaville henkilöille. (Viitala 2005, 183–184.)

Liikennevirastolla on vastuu hoidon ja ylläpidon urakka-asiakirjojen kehittämisestä. Asiakirjarunkoja käsitellään valtakunnallisessa hoidon verkossa, jossa on edustajia jokaisesta ELY-keskuksesta ja Liikennevirastosta. Urakoiden tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheen aikana esiin tulleet kehittämis ehdotukset siirtyvät ELY-keskuksen edustajien välityksellä Liikenneviraston ja kaikkien ELY-keskusten käyttöön.

Urakka-asiakirjojen valmistelutyöryhmän työskentely on hyvä työnopastustilaisuus aluevastaavan työssä aloittaville henkilöille. Aluevastaavat, joilla on pitkä työkokemus tienpidon osa-alueilta, välittävät yhteisissä tilaisuuksissa tietoa eteenpäin omassa organisaatiossa. Tässä tilanteessa kerätään organisaatiossa

olevaa tietoa, tietoa analysoidaan ja hyödynnetään alueurakoiden työturvallisuuden kehittämisessä. On todennäköistä, että näissä tilaisuuksissa tieto, joka ei ole muuten ilmaistavissa tai tavoitettavissa etenee osallistujalta toiselle. (Virtanen, Stenvall 2014, 116–117.)

Hoidon ja ylläpidon alueurakkaan laaditut tilaajan turvallisuuskirjat ovat osaltaan lähtöaineistona päätoteuttajan turvallisuus- ja työsuunnittelussa. Alueurakkaan valittu päätoteuttajan on otettava huomioon tilaajan tekemän turvallisuusasiakirjan tiedot urakan toteutuksessa. Tilaaja tekee tarvittavat muutokset turvallisuuskirjoihin urakan aikana. Urakan edistymisen aikana päätoteuttajan on esitettävä tilaajalle turvallisuudessa huomioon otettavat ja muuttuneet tiedot. (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 44–45.)

Ennen vuonna 2015 alkaneissa alueurakoissa ei ollut yleisesti käytössä työturvallisuuden aloituskokous, joka on ollut käytössä muun muassa rautateiden kunnossapito ja rakentamishankkeissa. Hoidon ja ylläpidon alueurakassa turvallisuusasiat on käsitelty ennen töiden alkamista pidettävässä sopimuskatselmuksessa. Turvallisuusasioihin voitaisiin tutustua sopimuskatselmusta syvällisemmin erillisessä työturvallisuuden aloituskokouksessa. Työturvallisuuden aloituskokouksen kutsuu koolle tilaaja. Kokouksessa käsitellään muun muassa uraka-asiakirjojen sisällöstä johtuvat turvallisuustoimenpiteet ennen urakan alkua. (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 41–42.)

Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa turvallisuuskirjojen päivitykset käydään läpi urakan työmaakokouksissa. Käsittely kirjataan kokouksesta pidettävään pöytäkirjaan.

2.2 Pää toteuttaja

Hoidon ja ylläpidon alueurakkaan valitaan päätoteuttaja urakkakilpailuun jätettyjen tarjousten perusteella. Valitun urakoitsijan kanssa ELY-keskus tekee urakkasopimuksen. Tilaaja nimeää urakkasopimuksen tehneen urakoitsijan alueurakan pääurakoitsijaksi eli päätoteuttajaksi. Alueurakka on kokonaishintaperusteinen kokonaisurakka. Laadunvarmistuksena on laatuvarusturakentaminen eli LVR.

Tarjouspyyntövaiheessa tilaaja on liittänyt tarjouspyyntöasiakirjoihin Hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet, turvallisuusasiakirjan ja riskienhallintasuunnitelman. Valituksi tulleen päätoteuttajan on otettava edellä mainitut dokumentit huomioon urakkahintaa laskiessaan. Pää toteuttajan ja mahdollisten aliurakoitsijoiden on otettava edellä mainittujen dokumenttien tiedot huomioon suunnitellessaan ja toteuttaessaan alueurakkaan kuuluvia töitä.

Hoidon ja ylläpidon alueurakkaan laaditut tilaajan turvallisuusedokumentit ovat osaltaan lähtöaineistona päätoteuttajan työturvallisuus- ja työnsuunnittelussa. Tilaaja tekee tarvittavat muutokset turvallisuusedokumentteihin urakan aikana. Urakan edistymisen aikana päätoteuttajan on esitettävä tilaajalle turvallisuudessa huomioon otettavat ja muuttuneet tiedot. (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 44–45.)

Työsuojelun järjestämisestä hoidon ja ylläpidon alueurakassa on mainittu alueurakan yleisissä sopimusehdoissa, AYSE 2003:

- Pääurakoitsija toimii urakka-alueella työsuojelusäännösten mukaisesti päätoteuttajana.
- Pää toteuttajan velvollisuuksiin kuuluu lainsäädännöstä johtuvat työsuojelua koskevat päätoteuttajan velvollisuudet.
- Urakoitsijan on nimettävä pätevä vastuhenkilö huolehtimaan turvallisuuden ja terveyden kannalta tarpeellisesta työmaan yleisjohdosta ja eri osapuolten välisen yhteistoiminnan ja tiedonkulun järjestämisestä, toi-

mintojen yhteensovittamisesta ja yleisestä järjestyksestä. Huomio tulee kiinnittää erityisesti työskentelyyn yleisen liikenteen parissa ja yleisen liikenteen turvallisuusasioihin.

3 Opinnäytetyön lähtökohdat ja tietoperusta

3.1 Työturvallisuuskirjeet hoidon ja ylläpidon alueurakassa ja turvallisuustavoitteet

Hoidon ja ylläpidon alueurakan tarjouspyyntöasiakirjoissa on tilaajan tekeminä urakkakohtaisina turvallisuuskirjeinä turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet, turvallisuusasiakirja ja alueurakan riskienhallintasuunnitelma. Urakkakohtaiset tiedot ja erityispiirteet työturvallisuuskirjeisiin täydentää urakkaan nimetty aluevastaava, joka on nimetty myös kyseessä olevaan alueurakkaan urakan turvallisuuskoordinaattoriksi. Turvallisuuskirjeissä on esitetty tilaajan tavoitteita alueurakan työturvallisuudelle. Turvallisuuskirjeet ovat tarjouspyyntöasiakirjoissa (kuva 1) kaupallisia asiakirjoja.

Hoidon ja ylläpidon alueurakassa tarjouksen tehneen palveluntuottajan laadullinen arviointi tehdään tarjouspyyntöön liitetyn alustavan toiminta- ja laatusuunnitelman perusteella. Vuonna 2012 kilpailutetuissa hoidon ja ylläpidon alueurakoissa oli kirjattu laadun arviointikohteet tarjouspyyntökirjeen liitteeseen 30.1.2012:

- urakkaan osallistuvan henkilöstön (oma henkilöstö, alihankinnat) osaminen ja sen kehittäminen sekä tiedonkulusta huolehtiminen
- käytettävä kalusto lisälaitteineen, mitoittavat suunnitelmat, lähtöpisteiden ja varastojen sijainnit sekä kalusto- ja materiaalihankinnat
- tavoitettavissa oloon liittyvät suunnitelmat, tiestön tilan seuranta, sään tarkkailu ja kelin hallinta sekä toimenpiteiden käynnistäminen ja niistä tiedottaminen

- urakan laadunvarmistuksen toteutus ja dokumentointi sekä tienkäyttäjä-asiakkaan palvelu.

Edellä mainitussa tarjousvaiheen toiminta- ja laatusuunnitelmassa tilaaja ei vaadi kuvausta työturvallisuuden toteuttamisesta. Palveluntuottajaksi valittu pää toteuttaja esittää tilaajalle alueurakan turvallisuus- ja riskienhallintasuunnitelman sekä keinot turvallisuuden ylläpitämiseksi ennen sopimuskatselmusta. Vuonna 2012 alkaneissa hoidon ja ylläpidon alueurakoissa palveluntuottajan tekemät turvallisuussuunnitelmat käsiteltiin alueurakan sopimuskatselmuksessa. Sopimuskatselmus pidetään ennen hoidon ja ylläpidon alueurakan töiden alkamista.

Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden laadunarviointi tehdään tarjouksen tekijän lähettämän alustavan toiminta- ja laatusuunnitelman perusteella. Arviointikohteista puuttuu omana kokonaisuutenaan turvallisuus. Kun turvallisuus otetaan mukaan jo tarjousvaiheessa urakan yhdeksi valintakriteeriksi, on se ennakoivaa tilaajan ja valituksi tulevan palveluntuottajan turvallisuustoimintaa. (Sauni, Lappalainen & Piispanen 2005, 5.)

Tilaajan turvallisuusdokumentit kaupallisissa asiakirjoissa	Turvallisuusmääräyksiä teknisissä asiakirjoissa
Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet	Turvallisuus- ja liikenne tietyömailla ohjeita
Turvallisuusasiakirja	Työkohtainen tarkennus
Infra-riskikartta/Riskienhallintasuunnitelma	

Kuvio 1. Hoidon ja ylläpidon alueurakan tarjouspyynnön turvallisuusdokumentit.

Vuosina 2012 ELY-keskusten kilpailuttamissa hoidon ja ylläpidon alueurakoissa oli käytössä sopimuskohtaiset urakkaehdot, SKU-asiakirja. Asiakirjassa on esitetty yleisellä tiellä työskentelyyn osallistuvan henkilöiden pätevyysvaatimukset.

3.2 Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet

Vuoteen 2014 asti kaikissa hoidon ja ylläpidon alueurakoissa turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet olivat samanlaisia asiakirjoja. Turvallisuussääntöihin ja menettelyohjeisiin ei tehty urakkakohtaisia lisäyksiä.

Turvallisuussäännöissä on esitetty eri osapuolten turvallisuustehtävät hoidon ja ylläpidon alueurakassa. Turvallisuussääntöjen mukaan tilaajan turvallisuustehtäviä ovat:

- Turvallisuusasiakirjan ja sen liitteenä olevan riskienhallintasuunnitelman laatiminen.
- Urakka-alueella muiden toteutettavien urakoiden tiedottaminen alueurakoitsijalle ja tarvittaessa töiden yhteensovittaminen.
- Varmistaa, että päätoteuttaja on laatinut alueurakan työturvallisuutta koskevat suunnitelmat, tarvittaessa tukikohta-alueen käytön suunnitelman.
- Varmistaa urakoitsijoiden työssä vaadittavat pätevyyydet.
- Tarkistaa pääurakoitsijan tekemät työturvallisuutta koskevat suunnitelmat. (Liikennevirasto 2012a.)

Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaajan velvoitteista huolehtiminen em. turvallisuustehtävissä on kuulunut aluevas-
taavan eli alueurakan turvallisuuskoordinaattorin tehtäviin.

Alueurakan tarjouspyyntövaiheen turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet asiakirjassa tilaajan tavoitteeksi on kirjattu, että alueurakoissa noudatetaan nolla tapaturmaa-ajattelua. Turvallisuustavoitteiksi on tilaaja maininnut, ettei kolmansille osapuolille aiheudu työn aikana onnettomuuksia ja ettei urakan aikana tapahdu työstä johtuneita liikenneonnettomuuksia. Tarjouspyyntö sisältää myös liikennettä, liikenteenjärjestelyä ja turvallisuutta koskevia Liikenneviraston ohjeita. Kun alueurakan tarjoustä tekevä palveluntuottaja tietää tilaajan turvallisuus-

vaatimukset jo tarjouspyyntövaiheessa, voi palveluntuottaja ottaa huomioon turvallisuuden kustannusvaikutukset jo tarjouksen teko vaiheessa (Sauni, Lappalainen & Piispanen 2005, 9).

Urakoitsijat dokumentoivat hankkeilta työtaturmat, läheltä piti -tapaukset ja liikenne- ja ympäristövahingot vaaratilanteiksi. Tiedot kerätään vuosittain Liikenneviraston Turvallisuustiedon keruu-lomakkeilla tai sähköisesti turvallisuustietojen keruu -järjestelmään. Urakoitsija toimittaa tiedot tilaajan vastuuhenkilölle ja turvallisuuskoordinaattorille tai tallentaa suoraan keruujärjestelmään. Liikenneviraston mallilomakkeilla on turvallisuustietoja kerätty hoidon- ja ylläpidon alueurakoista vuodesta 2009 lähtien. Pää toteuttajan tilaajalle toimittamat turvallisuustiedot käsitellään alueurakan työmaakokouksissa. Turvallisuustietoa voidaan käyttää hoidon ja ylläpidon alueurakoiden riskien arvioinnissa. Toiminnan laadun kehittämisessä on tärkeää selvittää työpaikalla sattuneiden tapaturmien, onnettomuuksien, vahinkojen ja häiriöiden välilliset syyt. Riskienarviointi on olta-
tava alueurakan jokapäiväistä toimintaa. (Kerko 2001, 32–33.)

Pääurakoitsija säilyttää hoidon ja ylläpidon alueurakkaan tekemänsä turvallisuusdokumentit muun muassa vaarallisten töiden suunnitelmat, työmaatarkastukset ja perehdyttämiset. Alueurakan turvallisuusasiat ja turvallisuusdokumentit käsitellään tilaajan johdolla työmaakokouksissa (Liikennevirasto 2012.)

Tilaajalla on oikeus tehdä alueurakassa turvallisuuteen liittyviä tarkastuksia ja katselmuksia. Tarkastuksia voivat tehdä tilaajan nimeämä urakan turvallisuuskordinaattori tai tilaajan nimeämä konsultti. Tilaajan edustajan havaitsema ja urakoitsijalle ilmoittama liikenneturvallisuuden vaarantava puute tai puute, joka voi aiheuttaa vaaraa tai haittaa muille työkohteen vaikutuspiirissä oleville osapuolille, on korjattava välittömästi. Jos urakassa on ollut turvallisuuden kannalta merkittäviä puutteita tai on sattunut tapaturmia, vakavia vaaratilanteita tai liikenneonnettomuuksia, voi tilaaja vaatia pääurakoitsijaa järjestämään urakassa turvallisuuskoulutusta. (Liikennevirasto 2012.)

3.3 Turvallisuusasiakirja

Tarjouspyyntövaiheessa tilaaja on kirjannut turvallisuusasiakirjaan tietoja alueurakan ongelmista sekä vaara- ja haittatekijöistä. Turvallisuusasiakirja perustuu alueurakan työ- ja liikenneturvallisuusriskien arviointiin. Tilaajan valvoja eli turvallisuuskoordinaattori päivittää asiakirjan urakan aikana. Muutokset käsitellään päätoteuttajan kanssa työmaakokouksissa. Turvallisuusasiakirjassa ei ole mainintaa, miten usein asiakirjaa on päivitettävä. Vaara- ja haittatekijöiden tunnistamisessa käytetään apuna Turvallisuusriskien tunnistamismenetelmää. (Tiehallinto 2008a.)

Tilaaja laatii riskienarvioinnin perusteella alueurakan riskienhallintasuunnitelman, joka on liitteenä tarjousvaiheen asiakirjoissa. Päätoteuttaja päivittää urakan aikana tilaajan tekemää riskienhallintasuunnitelmaa (Liikennevirasto 2012b). Riskienhallintasuunnitelman päivityksessä tulisi tehdä riskienarviointia tilaajan ja päätoteuttajan yhteistyönä, jotta mahdolliset turvallisuuteen liittyvät uhkat ovat molempien tiedossa. Yhteistyöhön tulisi ottaa mukaan alihankkijoita ja työntekijöitä, jotta turvallisuusasioissa tiedonkulku olisi avointa ja vuorovaikutteista. Turvallisuudokumenttien päivityksen ajankohdista tulisi sopia urakan alussa, ettei esimerkiksi urakan turvallisuusriskien arviointi jää kertaluonteiseksi tapahtumaksi. (Kerko 2001, 63–64).

3.4 Turvallisuuden seurantatiedot Liikenneviraston ja ELY-keskuksen hankkeilla

Tiehallinto käynnisti vuonna 2008 työturvallisuustilanteen seurannan Tiehallinnon hankkeilla. Työturvallisuustilannetta seurataan keräämällä tie-, rata- ja vesiväylähankkeilta turvallisuuspoikkeamatietoja. Työturvallisuuspoikkeamia ovat työtapaturma, vaaratilanteet tai turvallisuushavainnot. Muita poikkeamia ovat muun muassa onnettomuudet ja vaaratilanteet, jotka ovat kohdistuneet ulkopuoliseen henkilöön, ympäristöön tai omaisuuteen. ELY-keskuksen hankkeilta tiedot ilmoitetaan hankkeen turvallisuuskoordinaattorin ja ELY-keskuksen yhdyshenkilöiden toimesta Liikennevirastoon. Tiedot toimitetaan Liikennevirastoon

kalenterivuosittain. Keruun ja analysoinnin tavoitteena on saada turvallisuustiedon keruu osaksi oman työn seuranta ja työmaan raportointia. Kerättyä tietoa käytetään Liikenneviraston ja ELY-keskusten väylähankkeiden turvallisuusdokumenttien lähtöaineistona.(Liikennevirasto 2015a.)

3.5 Työturvallisuuden puutteista annetut sanktiot hoidon ja ylläpidon alueurakoissa

Hoidon ja ylläpidon palvelusopimuksissa alueurakan sanktiot on esitetty asiakirjassa sanktiot, bonukset ja arvonvähennykset. Liikennejärjestelytehtävien ja turvallisuusvelvoitteiden laiminlyönti on kirjattu asiakirjaan sanktiot, bonukset ja laiminlyönnit hallinnollisena laiminlyöntinä. Hallinnollisesta laiminlyönnistä määrätään ensimmäisestä laiminlyönnistä kirjallinen muistutus. Tämän jälkeen liikennejärjestelyjen ja turvallisuuden laiminlyönnistä määrätään 1000,00 euron sakko.

Sanktiot otetaan käyttöön, kun laiminlyönti ja riskinotto ovat toistuvaa. Riskinottoon työmaalla on puututtava asiallisesti keskustellen. Kun alueurakan valvoja puuttuu riskinottoon, osoittaa määrätietoinen puuttuminen, että tilaaja pitää turvallisten työtapojen noudattamista ainoana oikeana toimintatapana. (Lappalainen, Sauni, Piispanen, Rantanen & Mäkelä 2009, 27.)

Valtakunnalliseen hoidon ja ylläpidon alueurakoiden raportointijärjestelmään oli kirjattu ELY-keskusten alueurakoissa annettuja kirjallisia reklamaatioita 1.10.2012–30.9.2014 yhteensä 14 kappaletta. Reklamaatioista seitsemän oli kirjallisia muistutuksia ja seitsemän oli rahallisia sanktioita.

3.6 Hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuskoordinaattori

Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus nimeää hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattoriksi kyseessä olevan urakan aluevastaavan. Turvallisuuskoordinaattori tekee yhteistyötä päätoteuttajan eli palveluntuottajan kanssa alueurakan turvallisuutta koskevassa suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Valtioneuvoston asetuksessa rakennustyön turvallisuudesta 205/2009 turvallisuuskoordinaattorilla tarkoitetaan tilaajan rakennushankkeeseen nimeämää tehtävistään vastuullista edustajaa, joka huolehtii tilaajalle säädetyistä velvoitteista. Turvallisuuskoordinaattori vastaa hoidon ja ylläpidon alueurakan valmistelu-, suunnittelu- ja toteutusvaiheen turvallisuuteen ja terveyteen liittyvien tilaajalle kuuluvien toimenpiteiden yhteensovittamisesta. Alueurakan valmisteluvaiheessa turvallisuuskoordinaattori selvittää muun muassa turvallisuuden seurantatiedoista turvallisuuspoikkeamia ja alueurakan toimintaympäristöön tulleita tai tulevia muutoksia. Suunnitteluvaiheessa turvallisuuskoordinaattori laatii infra-riskikartan, riskienhallintasuunnitelman, turvallisuusasiakirjan sekä turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet. Näiden tilaajan dokumenttien lähtöaineistona käytetään muun muassa valmisteluvaiheessa kerättyjä tietoja. Urakan tarjous- ja toteutusvaiheessa palveluntuottaja, alueurakan päätoteuttajana, ottaa mukaan turvallisuuskoodin tiedot toteutusvaiheen turvallisuussuunnitteluun (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 29).

Tilaajan tekemiä turvallisuussääntöjä ja menettelyohjeita, turvallisuusasiakirjaa ja riskienhallintasuunnitelmaa on päivitettävä alueurakan aikana urakassa tulevien muutosten mukaan. Turvallisuussääntöjen ja menettelyohjeiden päivityksen tekee turvallisuuskoordinaattori. Palveluntuottaja esittää omalta osaltaan muuttuneita tietoja dokumentteihin. Riskienhallintasuunnitelmaan molemmat osapuolet kirjaavat alueurakan aikana tulleita muutoksia. Edellä mainittujen asiakirjojen päivitykset käsitellään yhdessä.

3.7 Turvallisuuskoordinaattorin työturvallisuuskoulutus

Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueurakoiden turvallisuuskoordinaattorit ovat osallistuneet Tieturva 1- ja Tieturva 2 -koulutuksiin. Tieturva-koulutukset antavat pätevyyden tiellä työskentelyyn. Tieturva 2 -koulutus vaaditaan muun muassa henkilöiltä, jotka työskentelevät tiellä tienpitoon liittyvissä työnjohto-, valvonta- ja liikenteen järjestelyjen suunnittelutehtävissä. Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden aluevastaavilta vaaditaan Tieturva 2 -koulutus. (Liikennevirasto 2015b.)

Jotkut Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueurakoiden turvallisuuskoordinaattoreista ovat suorittaneet Rataturva-pätevyyden. Rataturvallisuuspätevyys vaaditaan rata-alueella liikkumiseen ja työskentelyyn (Liikennevirasto 2015a).

Tiealueella tehtävään työhön liittyy erityisiä vaaroja työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Työnantajan on huolehdittava, että tiealueella työskentelevillä työntekijöillä on riittävä osaamistaso eri tehtäviin. Koulutus on tärkeää turvallisuuden varmistamisessa tiellä tehtävässä työssä. Riittävä turvallisuustietojen ylläpito vaatii jatkuvaa tietojen kertausta. (Reiman & Oedewald 2008, 76.)

Hoidon ja ylläpidon urakka-alueella työskentelee useamman työnantajan työntekijöitä, joten kyseessä on yhteinen työpaikka. Tieturva 2 -koulutuksen lisäksi yhteisellä työpaikalla työskentelevien alueurakan turvallisuuskoordinaattoreiden olisi hyvä suorittaa työturvallisuuskorttikurssi. Kurssilla käsitellään työpaikkaan ja työhön perehdyttämistä, työympäristön vaarojen tunnistamista, työsuojelun yleisiä periaatteita ja yhteistoimintaa yhteisellä työpaikalla (Työturvallisuuskeskus 2010, 7).

Vuonna 2015 Liikennevirasto on järjestänyt Turvallisuuskoordinaattorin pätevyttämiskoulutusta. Koulutus antaa edellytyksiä turvallisuuskoordinaattorin tehtävien hoitoon. Turvallisuuskoordinaattorikoulutus tulee olemaan pakollinen kaikille Liikenneviraston ja ELY-keskusten edustajille ja valvojille, jotka nimetään rakennushankkeen turvallisuuskoordinaattoreiksi. Turvallisuuskoordinaattoreille järjestettävällä koulutuksella huolehditaan osittain, että turvallisuuskoordinaatto-

rilla on riittävät tiedot rakennushankkeiden työturvallisuudesta (Hietavirta, Hokkanen, Niskanen, Patrikainen & Päivärinta 2015, 29).

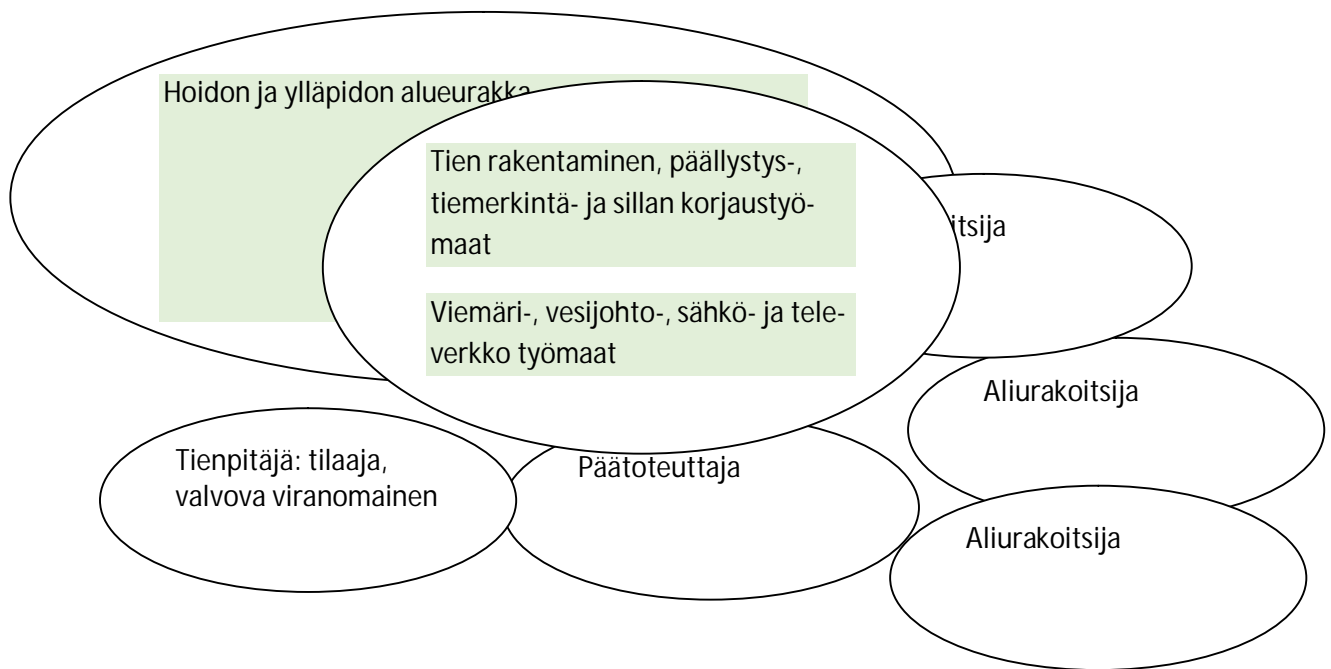
Pohjois-Savon ELY-keskuksen henkilöstösuunnitelman luonnoksessa vuosille 2014–2017 on mainittu osaamisen kehittämistoimiksi päivittäinen työssä oppiminen ja työparityöskentely. Henkilökohtaisen perehdyttämissuunnitelman avulla perehdyttäminen on mainittu tärkeäksi osaamisen kehittämisen menetelmänä uusiin tehtäviin siirtyville ja uusille työntekijöille. Organisaation sisällä tehtävien vaihto ilman organisaatiomuutosta vaatii ihmisten herättelyä uuden oppimiseen. Uudet tehtävät tulisi sisällyttää hyvissä ajoin henkilöiden tehtäväkuviin ennen uusiin tehtäviin siirtymistä. (Viitala 2005, 222.)

3.8 Hoidon ja ylläpidon alueurakan rajaus

Moni aluevastaava on todennut, että hoidon ja ylläpidon alueurakka on luonteeltaan erilainen kuin talon-, sillan- tai tienrakennustyömaa, joissa kaikissa on melko tarkkaan rajattu työmaa-alue. Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa urakka-alueet ovat maantieteellisesti laajoja, urakka-alueen maanteiden yhteispituus on hyvin usein yli tuhat kilometriä. Pää toteuttajan tekemä toteutuneen työn ja laadun raportointi tulee olla kattavaa ja hyvin täsmällistä, jotta aluevastaava on tietoinen toteutuneista, reaaliaikaisista ja suunnitteilla olevista työtehtävistä. Urakka-alueen rajojen hahmottaminen saattaa olla vaikeaa. Esimerkiksi pää toteuttaja on tilannut urakassa käytettävät murskatut kiviainekset murskausurakoitsijalta. Murskaustyö tapahtuu urakka-alueen sisällä sijaitsevalla soranotto-alueella ja murskattu kiviaines kuljetetaan murskauslaitokselta ilman välivarastointia suoraan tien korjauskohteeseen. Tämän tyyppisten tehtävien urakkarajat joudutaan selvittämään urakkakohtaisesti.

Maanteiden hoidon ja ylläpidon lisäksi samalla alueella on muun muassa tienrakentamis-, päällystys-, tiemerkintä- ja sillankorjauskohteita. Alueurakan turvallisuuskoordinaattorin ja palveluntuottajan on tiedettävä keitä muita toimijoita on urakka-alueella tienpitoon liittyvissä tehtävissä. ELY-keskuksen tai Liikenneviraston tienrakentamis-, päällystys-, tiemerkintä- ja sillankorjaushankkeet ovat

hoidon ja ylläpidon alueurakoista erillisiä urakoita. Kuviossa 2 on esitetty joukko maantiedealueella usein työskenteleviä työryhmiä. Työmaan alkaessa on alueurakan turvallisuuskoordinaattorille ja alueurakan palveluntuottajalle lähetettävä tieto työmaan rajauksesta, liikenteenjärjestelyistä ja aikataulusta. Muiden toiminta alueurakka-alueella vaikuttaa päivittäisen hoidon ja ylläpidon töiden järjestelyyn. Maantiealueella alkavasta työstä on tehtävä ilmoitus Tieliikennekeskukseen, josta tieto pitäisi välittää alueurakkaan (Liikennevirasto 2015b, 33).



Kuvio 2. Alueurakan alueella muiden toimijoiden työmaat vaikuttavat hoidon ja ylläpidon alueurakan työsuunnitteluun.

Teiden rakentamisessa ja kunnossapidon turvallisuudessa on painotettu työmaan tilapäisten liikenteenjärjestelyjen suunnittelua ja toteutusta. Työkohteissa työntekijät joutuvat työskentelemään yleisen liikenteen joukossa. Toisaalta yleinen liikenne joutuu kulkemaan tietyömaan läpi normaali tieympäristöön erilaisessa tietyömaaympäristössä. Tienpäällä muun liikenteen joukossa työskentelevien palveluntuottajien määrä on kasvamassa. Muun muassa sähköyhtiöt ovat lisänneet maakaapeleiden asentamista maantiealueelle. Tämän takia turvallisuuden varmistaminen tietyömaalla on saanut merkittävän roolin. Todennäköisesti turvallisuuden parantamisen vaatimukset lisääntyvät tieympäristössä työskentelyä kohtaan. Muiden kuin perinteisesti tienpitäjänä tiealueella työskentele-

vien kokemus työympäristön vaaroista saattaa olla erilainen. (Reiman & Oedewald 2008, 17–18.)

Tilaaja huolehtii siitä, että alueurakka-alueella urakan ulkopuolisista toimijoista tulee tieto alueurakan palveluntuottajalle asti. Turvallisuuden kannalta tärkeistä yhteensovittamisista on sovittava hyvissä ajoin. Toisaalta palveluntuottajan on raportoitava tilaajalle alueurakassa tulevista työkohteiden muutoksista, jotta muut toimijat voivat ottaa alueurakan työsuunnitelmat huomioon omassa suunnittelussa.

Tilaaja huolehtii siitä, että yhteiselle työpaikalle syntyy alusta alkaen hyviä yhteistyökäytäntöjä tukeva ilmapiiri ns. hyvä turvallisuuskulttuuri. Siihen kuuluu se, että turvallisuuden kannalta tärkeistä ja yhteensovittamista vaativista asioista sovitaan hyvässä yhteisymmärryksessä ja riittävän ajoissa ja että jokainen hoitaa osaltaan sovitut tehtävät. Heti alussa on hyvä tehdä selväksi toimittajille hyvään työturvallisuustasoon tähtäävät vaatimukset ja se, miten niiden noudattamista valvotaan. Vaatimukset pitää myös perustella. Järkeviksi ymmärretyt toimintatavat ovat yhteisen turvallisuuden perusta. (Sauni, Lappalainen & Piispainen 2005, 22.)

4 Teemahaastattelu

Haastattelututkimuksella haluttiin selvittää hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuden valvontatilanne ja haastateltavien turvallisuuskoordinaattoreiden mielipiteitä ja kehittämis ehdotuksia turvallisuuden valvontaan. Haastatteluaineiston keruumenetelmäksi valittiin puolistrukturoitu teemahaastattelu. Teemahaastattelussa ennakoon valittujen kysymysalueiden ja kysymysten läpikäynti ja vapaa keskustelu mahdollistaa ideoiden syntymisen haastattelun aikana. Haastattelussa haastateltavan on mahdollista tuoda itseään ja turvallisuuskoordinaattorityötään koskevia asioita vapaasti esille. Haastattelu on kahden ihmisen kohtaaminen, jonkun aiheen tiimoilta. Haastattelun aikana haastattelijankin

rooli voi muuttua kysymysten esittäjästä keskustelevaksi osallistujaksi. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2010, 95–96.)

Puolistrukturoidussa haastattelussa kysymykset laadittiin ennakkoon. Haastattelun aikana kysymysten järjestystä voitiin vaihdella tai käsiteltyyn asiaan palattiin myöhemmin haastattelun kuluessa. Haastatteluissa käytiin kuitenkin läpi ennakkoon valitut teema-alueet ja kysymykset. (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2010, 97.)

Teemahaastattelu tallennettiin, jotta haastattelu etenisi mahdollisimman jouhevasti. Kynän ja muistiinpanojen käyttö saattaa tehdä haastattelusta katkonaista. Haastattelun tallentaminen vapautti haastateltavan ja haastattelijan luontevaan ja vapaaseen keskusteluun. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 92.)

Tutkimuksessa haastateltiin yhteensä seitsemää hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuskoordinaattoria. Haastateltavista kaksi oli aluevastaavan tehtävissä Pohjois-Savon ELY-keskuksessa. Pohjois-Pohjanmaan, Keski-Suomen, Kaakkois-Suomen, Pirkanmaan ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksista osallistui haastatteluun yksi aluevastaavan tehtävissä ollut turvallisuuskoordinaattori. Haastateltavilla turvallisuuskoordinaattoreilla oli valvottavana yhteensä 13 alueurakkaa. Alueurakan turvallisuuskoordinaattoreiden lisäksi haastateltiin yhtä Liikenneviraston asiantuntijaa.

Haastatteluun osallistumispyyntö lähetettiin kahdeksalle hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuskoordinaattorille. Pyyntö lähetettiin sähköpostilla. Seitsemän turvallisuuskoordinaattoria vastasi pyyntöön myöntävästi. Yksi henkilö ei vastannut osallistumispyyntöön. Liikenneviraston edustajan kanssa haastattelusta sovittiin suullisesti.

Kuuden turvallisuuskoordinaattorin haastattelut tehtiin videoneuvotteluyhteydellä. Haastateltavista viisi oli oman työpaikan videoneuvotteluhuoneessa ja yksi omalla työpisteellään. Yksi turvallisuuskoordinaattori haastateltiin haastattelijan työpaikalla. Liikenneviraston asiantuntija haasteltiin Liikenneviraston työtiloissa Helsingissä.

Haastattelut tallennettiin Olympus WS-812 digitaalisella tallentimella. Videohaastattelussa tallennin oli sijoitettu haastattelijan pöydälle. Tallentimesta haastattelu siirrettiin tietokoneelle, josta se voitiin kuunnella ja litteroida. Äänen toiston kuuluvuus oli viidessä haastattelussa selkeä. Yhdessä videohaastattelussa tutkija joutui silloin tällöin kuuntelemaan tallennuksen uudelleen litteroinnin aikana, jotta kaikki sanat olisivat tulleet kirjattua oikein. Tutkija sai haastateltujen tallennetusta puheesta selvää, mutta uudelleen kuuntelu hidasti litterointia.

Aineisto kuunneltiin ja kirjoitettiin auki sanasta sanaan. Aineisto pelkistettiin litteroimalla olennaiset ilmaukset. Pelkistämisessä auki kirjoitetusta aineistosta etsittiin tutkimuskysymysten avulla haastateltavien ilmaisuja, jotka erotettiin taulukossa tummennetulla tekstillä muusta tekstistä (Tuomi & Sarajärvi 2009, 109).

Kun aineisto oli kirjoitettu auki, teksti luettiin ja luokiteltiin teemojen mukaan. Luokittelussa etsittiin haastateltavien esittämiä kehittämiskohteita ja yhtäläisyyksiä. (Hirsjärvi & Hurme 2014, 144.)

Aineiston kuuntelussa ja tekstin lukuvaiheessa huomattiin haastateltavien värikkäitä ilmaisuja työtehtävistään. Näitä ilmaisuja pidettiin mukana raporttiin asti. Suorat ilmaisut on erotettu muusta tekstistä lainausmerkeillä tai yli kolme riviä pitkät ilmaisut tekstin sisennyksellä. Tämä on osasyynä siihen, että haastattelun tulosten raportoinnista tuli monisivuinen.

Turvallisuuskoordinaattoreiden haastattelussa taustatietoina kysyttiin haastateltavien osallistuminen työturvallisuuskoulutukseen, saatu perehdyttäminen ja työnopastus aluevastaavan tehtäviin ja työturvallisuustehtäviin. Haastateltavilta kysyttiin onko työnantaja nimennyt heidät turvallisuuskoordinaattoriksi.

Liitteenä 1 on hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattoreiden haastattelussa käytetty haastattelulomake ja liitteenä 2 on Liikenneviraston asiantuntijan haastattelussa käytetty haastattelulomake. Turvallisuuskoordinaattoreiden haastattelujen kysymykset jaettiin viiteen pääalueeseen:

- Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheessa.

- Työturvallisuusasioiden käsittely työmaakokouksissa.
- Mistä saat tietoa työturvallisuuden valvonnasta ja turvallisuuskoordinaattorin tehtävistä?
- Työmaan turvallisuuden valvonnan kehittäminen.
- Muut haastattelussa esille tulleet asiat.

Liikenneviraston asiantuntijalle tehdyn haastattelun pääalueita oli neljä:

- Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheessa ja alueurakan toteutuksessa.
- Työmaan työturvallisuuden valvonnan kehittäminen.
- Miten työturvallisuustiedon välittäminen turvallisuuskoordinaattoreille tulisi järjestää?
- Muut haastattelussa esille tulleet asiat.

5 Teemahaastattelun tulokset

5.1 Haastateltavien koulutustausta

Haastattelussa kysyttiin turvallisuuskoordinaattoreiden työturvallisuuskoulutukseen osallistumista vuonna 2009 tai sen jälkeen. Kaikki haastateltavat olivat suorittaneet Tieturva 2 -pätevyyden. Haastateltavista henkilöistä neljä oli osallistunut turvallisuuskoordinaattorikoulutukseen. Yksi haastatelluista mainitsi osallistuneensa rataturvakoulutukseen.

5.2 Haastateltaville aluevastaavan tehtäviin annettu perehdyttäminen ja työnopastus

Haastateltavista kaksi mainitsivat, että eivät olleet saaneet aluevastaavan tehtävään tullessaan perehdyttämistä tai työnopastusta. Heistä toisella oli aikaisempi tiemestaripiirissä hankittu työkokemus. Yhden mielestä työnopastus oli tehty hänelle laaditun perehdyttämisohjelman mukaan. Neljä haastateltavaa mainitsi, että oli saanut opastusta edeltäjältä. Näistä yksi mainitsi, että oli ollut nelisen kuukautta yhtä aikaa "pitkän linjan konkarin kanssa". Hän piti aikaa liian lyhyenä, mutta sai hyviä käytännön vinkkejä ja neuvoja. Yksi haastateltava kertoi, että oli ollut edeltäjän "kakkosmiehenä" vuoden ajan. Yksi haastateltavista oli saanut käytännön työn opastamista. Hän oli ollut ensimmäisellä kerralla opissa tekemässä urakka-asiakirjoja. Yhden mielestä perehdyttäminen oli ollut "minimaalista, yhden päivän ja yhden työmaakokouksen verran".

Kuusi haastateltavaa ei maininnut, että olisivat saaneet perehdytystä työturvallisuusasioihin. Yksi oli osallistunut aloittelevien aluevastaavien koulutukseen. Hän kertoi, että aluevastaavien palaverissa on pidetty tietoisuuksia työturvallisuusasioista.

Haastattelussa ei otettu selvää oliko haastateltava tullut aluevastaavan tehtäviin ELY-keskukseen uutena työntekijänä vai siirtyikö ELY-keskuksen sisällä muista tehtävistä. Tämä vaikutti ilmeisesti vastauksiin kysyttäessä perehdyttämisestä.

5.3 Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluaiheessa

Kolme haastateltavaa vastasi, että tarjouspyyntöasiakirjojen valmistelussa on mukana konsultti. Turvallisuuskoordinaattori täydentää riskienhallintasuunnitelmataulukkaan ja turvallisuusasiakirjan mallipohjaan urakan erityispiirteet. Konsultti tekee puhtaaksikirjoitukset. Liikenneviraston tekemään turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet -asiakirjaan ei ole tehty urakkakohtaisia muutoksia.

Yksi haastateltava totesi:

Aluevastaavan on vaikea tehdä turvallisuuskirjoituksia ilman työryhmää tai konsulttia. Ennen kuin pääsee asiaan sisälle ja kiinni. Mietittiin ja ajateltiin yhdessä ja jokainen kirjaili omiaankin tietysti. Jos itse rupeaa muitten papereiden ohella tekemään, mä sanon, että aika ohkaseksi jää. Ehdottomasti apuja tarvitaan.

Turvallisuuden seurantatietojen hyödyntämisestä tarjouspyyntöasiakirjojen valmistelussa haastateltavat mainitsivat, että vaaratilanteita ja tapaturmia tilastoituu vähän hoidon ja ylläpidon alueurakoissa. Vaaratilanteiden ilmoittamiskynnys on korkea. Tämän takia seurantatietojen käyttö on vähäistä urakkakohtaisten tietojen kirjaamisessa urakka-asiakirjoihin. Eräs haastateltava kertoi, että "eihän sieltä niitä läheltä piti -tilanteita saa hoitimillakaan nyhetyä irti". Yhden haastateltavan mukaan, kun pääurakoitsijalla ei ole omaa henkilökuntaa eikä koneita, aliurakoitsijoiden työtapaturmat jäävät sinne verhon taakse. Esimerkiksi auran huollossa sattunutta tapaturmaa aliurakoitsijan omalla korjaamolla pääurakoitsija ei ilmoita tapaturmaksi, koska ei ole tiellä tapahtunut.

Haastateltavien mukaan oman urakan seurantatiedot käydään läpi työmaakouksissa. Yksi haastateltava mainitsi, että työturvallisuuden vastuhenkilö käy seurantatietojen yhteenvedot läpi aluevastaavatiimin kokouksissa. Tiimi pyrkii kokoontumaan kerran kuussa. Eräs haastateltava kertoi, että hän välittää urakoitsijalle tiedon, että seurantatiedot pitää toimittaa, mutta ei ole itse tietoja sen jälkeen nähnyt.

Liikenneviraston asiantuntija mainitsi, että turvallisuuspoikkeamien seurantatietojen hyödyntämisen parantamiseksi Liikenneviraston pitäisi paremmin pystyä analysoimaan heille lähetettyjä poikkeamatietoja. Hänen mielestään seurantatietojen pitäisi olla perusaineistoa dokumenttien valmistelussa. Seurantatiedot pitäisi analysoida, jotta ne eivät jäisi pelkäksi lukuarvoiksi. Hänen mukaansa Liikenneviraston pitäisi pystyä motivoimaan paremmin tietojen kerääjiä ja lähettäjiä. ELY-keskuksissa ja urakoiden työmaakokouksissa pitäisi käsitellä enemmän urakoissa sattuneita turvallisuuspoikkeamia.

Suora lainaus hänen vastauksestaan:

Tässä on monta kehityspuolta. Se tieto, mikä meille tänne lähetetään, monesti saattaa olla vain yksi rivi, mutta siinä saattaa olla paljon muutakin taustalla. Tänne lähetettävä teksti pitäisi olla semmonen, että pystytäisiin tekemään siitä analyysiä.

Kaikkien haastateltavien mielestä työturvallisuusasiat on otettu riittävästi huomioon tarjouspyyntöasiakirjoissa. Yksi haastateltava mainitsi, että tämä malli on hyvä. Asiakirjoja kehitetään eteenpäin ja otetaan opiksi tapahtuneesta. Tapaturmat pysyvät siedettävällä tasolla. Erään haastateltavan mukaan turvallisuusasioissakin pitää olla paikallistuntemusta. Kahden haastateltavan mielestä urakan toteutuksen aikana pitäisi turvallisuusasioihin kiinnittää enemmän huomiota. Yhden haastateltavan mielestä tarjouspyyntöasiakirjojen valmistelussa käydään pieniäkin asioita läpi. Kun varsinainen urakka alkaa, niin ehkä turvallisuusasiat jää vähäisempään osaan.

Asiantuntijan mielestä turvallisuusasiat on otettu riittävästi huomioon tarjouspyyntöasiakirjoissa. Hän mainitsi, että asiakirjoja on muokattu vuosi vuodelta väylämuotokohtaisiksi. Jatkossa asiakirjoja tullessaan muokkaamaan hoidon ja ylläpidon alueurakkaan paremmin sopivaksi.

Neljän haastateltavan mielestä heillä on osaamista riittävästi tai "osaamista riittää hipoen" asiakirjojen valmistelussa. Yhden haastateltavan mielestä, vaikka turvallisuusasia on yksinkertainen, niin urakka-asiakirjoista työturvallisuusasiat on kaikkein byrokraattisimmat. Hän mainitsi, että jossain vaiheessa olisi keventämisen paikka. Vaikuttavuutta saataisiin paremmaksi, kun asiakirjojen sisältöä kevennettäisiin. Lisäksi hänen mukaansa omavalvontakokouksessa oli tullut esille, että ELY-keskuksen henkilöt eivät välttämättä saa auki Liikenneviraston linkkejä. Yhden haastateltavan mielestä aluevastaava osaa tehdä tarjouspyyntöasiakirjat, jos tuntee urakka-alueen ja aluevastaavalle kuuluvat tehtävät. Yhdestä haastateltavasta tuntui, että osaaminen riittää suurin piirtein tässä vaiheessa. Hän mainitsi, että pitää olla valmiit asiakirjapohjat. "Ei niitä muuten olisi millään osannut tehdä".

Kolmen haastateltavan mielestä heillä ei ole riittävästi osaamista turvallisuuteen liittyvien asiakirjojen valmistelussa. Heidän mielestään koulutusta tarvitaan osaamisen parantamiseksi. Yksi haastateltava mainitsi, että lisää tietoa tarvitaan, koulutusta ja vanhan kertausta, jotta ei pääse asiat unohtumaan. Yhden mielestä osaaminen ei ole koskaan riittävän hyvä. Meillä on koulutukset järjestämättä. Ehkä sitten, kun on koulutukset käyty, niin sitten se voi olla riittävää. Yksi mainitsi parannusehdotuksena, että ennen kuin nimitetään turvallisuuskoordinaattoriksi, pitäisi olla koulutus käytyä, että tietää mihin tehtävään on sitoutunut. Yhden mielestä, kun tehdään ryhmässä, niin asiat tulevat paremmin esille. Huomaa, että onhan tämä asia minunkin urakassa. Yksin tehdessä asioita ei hahmota erityispiirteiksi.

Asiantuntijan mukaan Hoidon ja ylläpidon alueurakan urakkatiedot on valmisteltu pääsääntöisesti hyvin urakan turvallisuusdokumenteissa. Dokumenteista löytyy nykyisin urakkakohtaisia erityispiirteitä.

Kentällä asiakirjojen valmistelijoiden täytyisi ymmärtää, ettei niiden tekemiseen ole ulkoinen pakko eli lainsäädäntö, vaan niiden dokumenttien tarkoitus on parantaa tiellä työskentelevien ihmisten turvallisuutta. Dokumenteissa paistaa läpi, että ollaan keskitytty täyttämään lainsäädännön vaatimukset. Siinä osittain unohtuu se perusidea, minkä takia niitä dokumentteja tehdään.

5.4 Työturvallisuusasioiden käsittely työmaakokouksissa

Yhden haastateltavan mukaan alueurakan työmaakokousasiat käsitellään valtakunnallisen pöytäkirjapohjan mukaisessa järjestyksessä. Kaikki haastateltavat mainitsivat, että työmaakokouksessa käsitellään alueurakassa mahdollisesti sattuneet vaaratilanteet ja työtapaturmat. Yksi mainitsi, että käsittelyssä pohditaan mistä vaaratilanne tai työtapaturma johtui ja olisiko voitu toimia muulla tavalla. Haastattelussa tuli esille, että aliurakoitsijat eivät ilmoita herkästi turvallisuuspuutteita tai vaaratilanteita. Tien päällä työskentely on vaarallista työtä, isot urakat, urakka-alueet ja paljon tapahtumia. On hyvin todennäköistä, että vaaratilanteita sattuu ilmoitettua enemmän. Yhden haastateltavan urakoiden työmaakokouksissa käydään läpi seurantatietojen yhteenveto vuoden lopussa.

Kävin keskustelun, kun ei ollut kun yksi tapahtuma. Rupesin tivaamaan, että eikö jumankauta vuoden aikana oo mitään muuta tapahtunu niin isossa jutussa. Käytiin läpi Liikenneviraston malli ja korostettiin, että ei tää oo mikään miinusmerkki urakoitsijalle.

Työmaakokouksissa käsiteltävistä työturvallisuuteen liittyvistä suunnitelmista haastateltavat mainitsivat urakan työsuojelu-, vaarallisten töiden-, nostotöiden- ja liikenteenohjaussuunnitelmat. Yksi haastateltava mainitsi, että urakoitsija on tehnyt tukikohtasuunnitelman urakan alussa. Kaksi haastateltavaa mainitsivat, että ennen talvi- ja kesäkauden alkua käsitellään urakoitsijan tekemä tarkennettu toiminta- ja laatusuunnitelma. Suunnitelmat sisältävät työturvallisuusasioita ja auto- ja koneluettelot ja -tarkastuspöytäkirjat. Yhden haastateltavan valvomien urakoiden työsuojelutarkastusten raportointi käsitellään työmaakokouksissa. Talvihoidon aloituspalaverissa käydään läpi urakoitsijan pitämät perehdyttämiset ja laitetarkastukset. Yksi haastateltava mainitsi, että urakan työsuojelusuunnitelmaa on käsitelty työmaakokouksissa. Yhden haastateltavan valvomissa urakoissa urakoitsija ei ole esitellyt hänelle urakan turvallisuussuunnitelmia. Urakoitsijan tekemät tarkastuspöytäkirjat pitää pyytää erikseen nähtäväksi.

Haastattelussa tuli esille, että aliurakoitsijoiden välittämiä tietoja tulee työmaakokouksiin niukasti. yhden haastateltavan mielestä yksi syy on, että aliurakoitsijan työnjohto ei ole mukana turvallisuusasioiden käsittelyssä. Asioita käsittelevät Liikennevirasto ja ELY-keskus tilaajina pääurakoitsijan kanssa. Ketju katkeaa tähän. Muun muassa tilaajan pitämissä omavalvontatarkastuksissa pitäisi olla mukana pääurakoitsijan lisäksi isommat aliurakoitsijat.

Haastateltavien valvomissa urakoissa ei ollut käytössä erillistä työturvallisuuskokousta. Yhdessä urakassa pidetään kaksi kertaa vuodessa kokous, jossa käsitellään riskienhallintasuunnitelman päivitys, sattuneet vaaratilanteet ja tapaturmat.

Yhden haastateltavan mukaan varsinaisia alueurakan auditointeja on, joissa yhtenä osana on työturvallisuus. Pari urakkaa vuodessa auditoidaan ELY-keskuksen alueella. Urakat auditoidaan toisen urakkavuoden alussa. "Minun

mielestä pääauditoija työturvallisuusasiat aika hyvin kyselee. Kunnossapitopäällikkö on aina mukana. Hänenkin kannalta erittäin hyviä tilaisuuksia".

Haastateltavista osa mainitsi pääurakoitsijan syksyisin pitämät talvihoidon aloituspalaverit. Yhdessä urakassa pidetään talvihoidon- ja kesähoidon aloituspalaverit. Viisi haastateltavaa piti tarpeellisenä erillisen työturvallisuuskokouksen järjestämistä alueurakassa. Yhden haastateltavan mielestä talvi- ja kesähoidon aloituspalavereissa on aluevastaava mukana ja siellä käsitellään työturvallisuusasioita. Hän mainitsi, että aluevastaava on lähinnä kuuntelijana. Yhden haastateltavan mielestä erillinen työturvallisuuskokous on liian järeä konsti. Hänen mielestään riskienhallintasuunnitelman päivitykseen voidaan käyttää tunti pari kertaa vuodessa. Haastateltavien vastauksissa tuli esille seuraavia kannanottoja siihen, miksi alueurakan erillinen työturvallisuuskokous tai -tilaisuus olisi hyvä pitää: korostetaan turvallisuustiedon saannin merkitystä aliurakoitsijoilta tilaajalle, sopimuskatselmuksessa työturvallisuusasiat käsitellään nopeasti, toteuttava porras on oltava kokouksessa mukana kuulemassa ja kommentoimassa muun muassa tilaajan esittämiä tavoitteita. Yhden haastateltavan mielestä, kun aliurakoitsijoita vaihtuu, olisi hyvä pitää urakan työturvallisuustilaisuus. Kahden haastateltavan mielestä aluevastaavan työturvallisuuskoulutus ei riitä työturvallisuustilaisuuden pitämiseen. Pitäisi olla erillinen henkilö, joka vetäisi tilaisuuden tai valmis ohjelmarunko, jonka mukaan asiat käytäisiin läpi.

Liikenneviraston asiantuntijan tekemien satunnaisten havaintojen mukaan työturvallisuusasioita ei käsitellä riittävästi työmaakokouksissa.

Pitäisi ihan aidosti käydä sitä keskustelua. Säännöllisin väliajoin ottaa pöydälle urakkaan liittyvät dokumentit ja kattoo niitä yhdessä, että tarpeeko näitä päivittää ja onko tullut jotain uutta.

Hänen mukaansa tilapäiset liikenteenjärjestelyt käsitellään aika hyvin työmaakokouksissa. Kaivanto- ja nostotöiden käsittelyssä ja toiminnassa on paljon parannettavaa. Hän mainitsi, että räjäytystyöt ovat harvinaisia alueurakoissa. Kun räjäytystöitä tehdään, onko siinä vaiheessa tilaajalla ja pääurakoitsijalla osaamista töiden ennakkovalmisteluihin ja työn turvalliseen toteuttamiseen.

Liikenneviraston asiantuntijan mielestä työturvallisuusasiat pitäisi nähdä urakassa kiinteänä osana muuta tekemistä. "Nyt se ei ole näin, vaan ne nähdään että se on ylimääräinen ranskalainen viiva siellä asialistalla ja käydään hyvin nopeasti läpi". Esimerkkinä, jonka toimintatapaa voisi hyödyntää hoidon ja ylläpidon alueurakoissa, hän mainitsi Seinäjoki–Oulu -ratahankkeen. Hankkeella on muun muassa päätoiminen turvallisuuskoordinaattori.

Kaikki haastateltavat ovat käsitelleet oman urakan seurantatietoja työmaakouksessa. Kaksi haastateltavaa mainitsi, että he esittelevät seurantatietojen yhteenvedot urakoitsijalle. Yksi haastateltava mainitsi, että urakoitsija käy työturvallisuus- ja perehdytysasiat läpi urakan koulutustilaisuudessa henkilökohtaisista suojaimista lähtien. Tilaisuudessa on noin tunnin paketti työturvallisuutta. Muut haastateltavat eivät tieneet esitteleekö urakoitsija turvallisuusseurannan tuloksia urakan koulutuksessa tai perehdyttämisessä.

Kuusi haastateltavaa eivät maininneet esimerkkiä, miten turvallisuushavaintoja on hyödynnetty turvallisuuden parantamisessa. Kaksi haastateltavaa mainitsi vesakonraivauksen yhteydessä sattuneista onnettomuuksista. Ensimmäisessä tapauksessa onnettomuuden jälkeen urakoitsija otti käyttöön työkohteesta varoittavat liikennemerkkit. Liikennemerkkien tarpeellisuudesta ei tietoa ollut kulkenut pääurakoitsijalta aliurakoitsijan työntekijöille. Toisessa tapauksessa koneen näkymistä parannettiin onnettomuuden jälkeen.

Liikenneviraston asiantuntijan mielestä tilaaja saa huonosti tietoja päätoteuttajan ja aliurakoitsijoiden työturvallisuustoiminnasta ja sen toteuttamisesta. Hänen mukaansa tietoja saadaan tilaajan (Liikenneviraston) tekemillä tarkastuksilla. Haastattelussa tuli esille esimerkkinä, että ELY-keskuksista ei mene Liikennevirastoon tiedot työmailla sattuneista vakavista työtapaturmista. "Tietojen vaihto ei toimi, että se olisi jatkuvaa ja siinä olisi kehittämisen näkökulma. Satunnaisesti tulee, mutta mulla on semmonen käsitys että pääasiassa ei". Hänen mukaansa tapaturman tutkinta jää tilaajan osalta tekemättä, jos sattuneesta tapaturmasta ei mene tieto Liikennevirastoon. "Eikä päästä tekemään niitä korjaavia toimenpiteitä. Tutkinta mitä meidän pitäisi itse tilaajana tehdä".

Liikenneviraston asiantuntijan mielestä Liikennevirastoon pitäisi välittömästi ilmoittaa vakavat työtapaturmat. "Niitä ei vuositasolla niin hirveitä määriä. Semmoset tapaturmat, jotka vaativat jonkun näköistä hoitoa, voisi ilmoittaa". Liikennevirasto katsoisi tapauskohtaisesti otetaanko ilmoitettu tapaus tutkintaan vai ei. Hänen mukaansa ratapuoolella ilmoitusmenettelyt ovat kirjattu selkeämmin ja ovat vaatimuksena sopimusasiakirjoissa. Asiantuntijan mielestä tapaturmien ja vaaratilanteiden ilmoittamatta jättäminen on oire jostakin.

Tämä kertoo turvallisuuskulttuurista jotakin ja meidän tavasta toimia. Ihmiset ajattelee, että mitähän tästä minulle koituu, jos minä ilmoitan tästä. Pitäisi saada jotenkin tuonne kentälle ymmärretyksi, että tutkinta mitä me teemme, sen ainoa tarkoitus on, että me saamme estettyä vastaavanlaisten syntyminen. Meillä on kehittämisen näkökulma.

Haastattelun mukaan yhdessä urakassa on päivitetty alueurakan turvallisuusasiakirja. Päivityksen oli tehnyt urakoitsija. Yhdessä urakassa päivitetään suunnitelmia vuosittain ja tilaaja ja urakoitsija esittelevät omia suunnitelmiaan. Yhdessä urakassa haastateltavan mukaan suunnitelmien päivitykset tehdään kaksi kertaa vuodessa urakoitsijan tarkennetun toiminta- ja laatusuunnitelman yhteydessä. Haastattelussa tuli esille, että Liikenneviraston pitäisi ohjeistaa paremmin suunnitelmien käsittelyä. Toivottiin, että tulisi esimerkiksi sähköpostiviesti, jossa pyydetään huomioimaan suunnitelmien päivitykset. Ehdotuksena tuli, että turvallisuuskoordinaattorina olisi eri henkilö kuin aluevastaava. ELY-keskuksessa olisi yksi työturvallisuuteen perehtynyt henkilö, joka tiedottaisi turvallisuuteen liittyvistä asioista. Yksi haastateltava myönsi, että aluevastaavan pitäisi olla näissä asioissa aktiivisempi.

Kuuden haastateltavan valvomissa urakoissa urakoitsija ei esitä turvallisuuteen liittyviä suunnitelmia oma-aloitteisesti. Yksi haastateltava mainitsi, että urakoitsijan herättely onkin turvallisuuskoordinaattorin työtä. Tilapäiset liikenteenjärjestelysuunnitelmatkin pitää pyytää erikseen. Valvojan esittämän pyynnön jälkeen urakoitsija lähettää ko. suunnitelmat sähköpostilla.

Haastattelussa tuli toivomus, että valtakunnalliseen pöytäkirjapohjaan lisättäisiin erilliseksi kohdaksi suunnitelmien käsittely. Haastatelluista kaksi oli sitä mieltä,

että suunnitelmat tulisi käsitellä työmaakokouksessa neljännesvuosittain. Yhden haastateltavan mielestä suunnitelmat tulisi tallentaa pilvipalveluun, jolloin suunnitelmat olisivat jatkuvasti päivitettävissä. Päivityksestä tulisi vakiintunut käytäntö, jolloin aina olisi käytettävissä viimeisin versio. Kun urakkakohtaiset ja alueelliset tiedot olisivat pilvessä, olisivat tiedot käytettävissä tuuraajallakin. Yksi haasteltava käsittelee hoitovuoden ensimmäisessä kokouksessa muun muassa tilaajavastuut, henkilöstöluettelot ja alkolukot. Hänen mielestään turvallisuussuunnitelmien käsittely olisi työmaakokouksessa kerran vuodessa. "Ne jupisee vastaan, mutta helppo sanoa, että Liikennevirasto on määrännyt. Käsitellään kerran vuodessa, niin loppuu se jupina". Yksi haastateltava mainitsi esimerkkinä räjäytysuunnitelman, jonka pääurakoitsija tarvitsee ennen räjäytystöiden aloittamista. Hänen mukaansa työmaakokouksessa todetaan, että pääurakoitsija on nähnyt räjäytystyösuunnitelman.

Haastateltavista yksi on antanut yhteensä kaksi sakkoa urakoitsijalle työturvallisuuden laiminlyönnistä. Sakot ovat tulleet liikenteenjärjestelyjen puutteellisudesta rumputyömaalla ja päällysteiden paikkaustyössä. Yksi haastateltavista on antanut kirjallisen huomautuksen ja keskeyttänyt työt puutteellisista liikenteenjärjestelyistä vesakonraivaustöissä. Yksi haastateltava ei ole antanut suullista eikä kirjallista muistutusta työturvallisuusasioissa urakoitsijalle. Hänen mukaansa varoitusvaatetusta käytetään sata prosenttisesti tienpäällä tehtävissä töissä. Urakoitsija on tarkka siitä, että varoitusvaatetus on päällä. Jos tarvitaan kypärää, niin sitä käytetään. Autojen ja työkoneiden varoitusvalojen tekniikka on parantunut ja ne ovat kunnossa. Muut haastateltavat ovat joutuneet muistuttamaan urakoitsijoita suullisesti työturvallisuuden laiminlyönneistä. Esimerkkeinä työturvallisuuden laiminlyönneistä haastattelussa tulivat esille nostotyösuunnitelman puuttuminen portaalityössä, puutteellinen suoja- ja varoitusvaatetus ja puutteelliset työmaan tilapäiset liikenteenjärjestelyt. Yksi haastateltava mainitsi, jos työturvallisuuden laiminlyönnit olisivat systemaattista toimintaa, silloin pitäisi antaa sakko.

Haastateltavien mielestä turvallisuuspuute on vaikeampi havaita kuin laadunaliutus. Esimerkiksi tien epätasaisuus ja liian suuri lumimäärä ajoradalla on tutumpi asia ja se on helpompi havaita. Yhden haastateltavan mielestä, jos teknisessä

laitteessa on vika, ei ammattitaitokaan riitä havaitsemaan toimiiko laite oikein. Yksi haastateltava mainitsi, että turvallisuuspuute saattaa olla vain hetkellinen. Jos ei satu vaaratilannetta, etkä ole itse paikalla, ei tapahtumasta kukaan kerro jälkikäteen. Vaatisi urakan valvojalta enemmän läsnäoloa ja työn seuraamista. Urakoitsijan pitäisi raportoida työt tarkemmin. Kerran olen keskeyttänyt niitto-työn, kun niittokone ei ollut asiallisessa kunnossa. Hänen mielestään ehkä tilaa-
jan valvontaa pitäisi lisätä. Yksi haastateltava kysyi: "Voisiko siellä olla omatkin sanktiolajit turvallisuudella?" Yhden haastateltavan mielestä alueurakassa urakoitsijoiden työturvallisuusasiat hoidetaan aika hyvin, kun verrataan muita toimijoita tienpäällä. Alueurakoitsijan työnjohdolla ja työntekijöillä on aina kypärä, suojalasit, turvakengät ja turvavaatetus päällä, kun astuvat autosta ulos työmaalle. Turvavaatetuksen puuttumisesta ei ole tarvinnut antaa huomautusta. Yksi haastateltava mainitsi, että turvallisuuspuute on sanktiona laatusuunnitelman vastainen toiminta. Nykyisissä urakoissa sakon suuruus on 8000 euroa. Se voi olla jossain pikkujutussa kohtuuton sakko. Kaikki turvallisuuspuutteista annettavat sakot eivät voi olla 8000 euroa. Hänen mielestään turvallisuuspuutteet voisivat olla alueurakan sanktioissa erillisenä työturvallisuuden laiminlyöntinä.

Haastattelussa tuli esille, että työmaakokouksessa kohta Työ- ja liikenneturvallisuus käydään kevyesti läpi. Jos mitään vaaratilanteita tai tapaturmia ei ole sattunut, ei asiakohtaan ole väkisinkään käytetty aikaa. Jos jotain vakavampaa sattuisi, turvallisuusasioita tutkittaisiin aika tarkastikin.

Osais' kuvitella, että siinä vaiheessa turvallisuuskoordinaattorilta kysytään moniakin asioita. Turvallisuuskoordinaattorin rooliin pitäisi meidänkin kiinnittää enemmän huomiota. Turvallisuutta pitäisi korostaa. Ei se muuten tahdo parantua. Pääurakoitsijalla on pääasiassa käytännön vastuu. Pääurakoitsijan tiedon varassa pitkälti ollaan. Ei ole alkolukkojakaan tullut käytyä tarkastamassa.

5.5 Tiedon saanti työturvallisuuden valvonnasta ja turvallisuuskoordinaattorin tehtävistä

Haastateltavat mainitsivat, että tieto uusista ohjeista tai ohjeiden muutoksista tulee sähköpostilla. Tiedon lähettäjinä haastattelussa mainittiin hoitoverkko, kunnossapitopäällikkö, hankintavastaava ja kollegat. Hoitoverkon kokousten pöytäkirjat tulevat aluevastaaville tiedoksi. Tietoa tulee myös aluevastaavien yhteisissä tilaisuuksissa. Haastateltavan mielestä yhteisissä tilaisuuksissa tieto jää paremmin mieleen. Sähköpostia pidettiin hankalana, koska viesti hukkuu helposti muiden joukkoon. Sähköpostia liikkuu niin paljon, että ei kaikkii ehdi tutustua tarpeeksi hyvin. Yhden haastateltavan mielestä Liikenneviraston viestittäminen on ajantasaista. Kun ohje valmistuu, kyllä siitä jonkinlainen tieto pitäisi tulla. Hän kuitenkin mainitsi, että tiedon saanti perustuu siihen, että oma-aloitteisesti pitää tietoa etsiä.

Toivomuksena esitettiin, että Liikenneviraston uudet ohjeet olisivat hyvin selkeitä. Sähköpostiviestissä olisi ensin lyhyesti kerrottu ohjeen sisältö. Viestissä voisi muistutuksena olla, että "tämä vaatii toimenpiteitä". Kun Liikennevirasto julkaisee uuden ohjeen tai muutoksen ohjeeseen, pitäisi tulla sähköposti. Sähköpostissa kerrottaisiin, että ko. asiakirjaan on tullut muutoksia.

Lainsäädäntömuutoksia pitäisi itse seurata, jos haluaa saada viimeimmän tiedon muutoksista. Tiedonsaanti on ollut ihan jäissä. Voin sanoa kaikkien kollegoiden suulla. Asioista on puhuttu. Tiedonsaanti näistä asioista mättää. Sitten kun se tulee, se tulee semmosena massana.

Yksi haastateltava toivoi, että työturvallisuusasioille olisi keskitetty portaali. Hänen mukaansa seurantalomakkeet olisivat tulossa sähköisen portaalin päähän. "Tällä hetkellä tiedot tulee pieninä pisaroina. Tulee sieltä tätä ja toisaalta toista ja lehestä loput".

Haastateltavien mielestä ennen tuli ohjetta paljon enemmän. Joskus tuntui, että tuli liikaakin. Kun Liikennevirasto ja ELY-keskukset ovat eri virastoa, niin ohjeistus on varmaan vähentynyt. Varsinaiseen työhön eriytyminen ei ole vaikuttanut. Samoja hommia tehdään.

Ohjeet on semmoisessa paikassa, johon meikäläinen ei pääse tai osaa mennä. Joku linkki tulee, mutta siitä ei pääse mihinkään. Liikenneviraston linkki jää kattomatta, jos ei pääse ja silloin meni se asia. Viesti jää sähköpostiin ja jos ei heti pääse niin jossakin vaiheessa delaat pois sen. Yhteyksissä on ongelmia. Ja Liikennevirastosta ei ehkä tieto kulje niin kuin ennen. Tietysti silloin oltiin samassa järjestelmässä. Ja muutenkin ne oli helppo päästä katsomaan. Hoitoverkon pöytäkirjoja aika harvoin luen. Kun aikaa on, niin saatan katsoa. Ja siellähän on yleensä linkkejä joihinkin asioihin. Tämmösen varassa ei saa olla tärkeät asiat työturvallisuusasiat, mitkä aluevastaavan pitäis jollain tavalla tiedostaa, että ne pitää jostakin muistiosta ruveta kaivelemaan. Sähköposti ja siihen linkki joka toimii. Tai ELY:n tiedostoihin ja sitten jaettas, että sieltä se löytyy.

En ole huomannut että tuon takia olisi tietokatkosta. Edustajat ovat joka ELY:sta, siinä mielessä hyvä.

Alkaa tietokonejärjestelmät toimia jollakin tavalla. Siinä mentiin takapakkia. Työturvallisuusasiat on menneet parempaan suuntaan riippumatta organisoitumisista. Ei meillä ennen ollut semmosta, kun työturvallisuusyhdyshenkilöä, mutta nyt on. Oisko se ollu vuoden 2009 lainsäädäntö kulmakivi tähän työturvallisuusasiaan.

Kyllä se tieto sieltä löytyy kuten ennenkin. En usko että tässä tapauksessa on nykyisellään muutosta. Paitsi, että joudutaan käyttämään eri järjestelmiä. Mutta tieto kyllä löytyy sieltä. Urakoihin liittyvät asiat on koottu sinne järjestelmään. Sieltä pystyy etsimään, se on silleen järjestelmällisempää. Ekstranetin kauttahan ne tulee. Kunnossapidon alta kyllä löytyy tietoa.

Yksi haastateltava mainitsi, että nykyisin ei ole ELY-keskuksessa yhdyshenkilöä. Hänen mielestään ELY-keskus on niin iso yksikkö, että joka ELY-keskuksessa voisi olla työturvallisuuteen perehtynyt henkilö, joka olisi samalla turvallisuuskoordinaattori.

Asiantuntijan mukaan Liikenneviraston toimintajärjestelmä on uudistettu. Hänen mukaansa toimintajärjestelmässä työturvallisuus ja omavalvonta ovat omana osiona.

Toimintajärjestelmä on yksi tiedonkulkukanava, mutta sähköposti on yksi. Ohjeiden lukemisessa jättäisin vastuuta sinne vastaanottajapuolelle, että vastaanottaja suurin piirtein tietää mitä se ohje pitää sisällään. Koskettaako se häntä vai ei. Lähtisin mieluummin tästä näkökulmasta, kun siitä että lähdettäis referoimaan ohjetta.

5.6 Työmaan turvallisuuden valvonnan kehittäminen

Haastateltavien mielestä he eivät tiedä turvallisuuskoordinaattorin tehtäviä ja velvollisuuksia riittävästi. Tehtäväalue on niin laaja, ettei voi tietää täydellisesti tehtäviä ja velvollisuuksia. Tarjouspyyntövaiheessa yhden haastateltavan mielestä pääasia on, että voisi tuoda asioita esille, joita urakoitsijan pitäisi ottaa huomioon urakan laskentavaiheessa. Työmaan aikana muistaisi pyytää raportteja, että urakoitsija on tehnyt sitä hommaa mitä on vaadittu. "Kyllä kai se on niiden raporttien vaatimista ja seuraamista, että ne olisivat ajan tasalla." Hänen mielestään turvallisuuskoordinaattorikoulutukselle on tarvetta.

Haastattelussa tuli esille, että Liikenneviraston turvallisuustarkastuksia ja turvallisuusauditointeja pyydettiin työmaalle. Auditointitilaisuuksissa tulisi hyvää tietoa työmaan työturvallisuuden kehittamisestä. Yksi haastateltava mainitsi, että pää toteuttajan vastuu on suurin, mutta heitä pitäisi valvoa.

Kuuden haastateltavan mielestä hoidon ja ylläpidon alueurakan työturvallisuuden valvontaan pitäisi kehittää Liikenneviraston ja ELY-keskusten yhtenäinen ohje. Työturvallisuusasiat on esitetty monessa eri kohdassa. Asiat pitäisi olla lisätty, mitä aluevastaavan pitää huomioida ja tehdä. "Tietoa on paljon saatavilla, mutta mistä se löytyy?" Ohje yhtenäistäisi toimintaa. Mainittiin, että infra-alalle pitäisi suunnitella turvallisuuskoordinaattorikoulutus ja siihen koulutukseen liittyisi ohje. Ohje voisi olla yleinen liikennepuolta koskeva: pienet parannushankkeet, sillankorjaushankkeet, tiemerkinnät ja päällystystyöt. Yhden haastateltavan mukaan liikennejärjestelyistä on hyvä ohje olemassa. Alueurakan osalta asiat voisivat olla "yksissä kansissa". Hänen mielestään kannattaisi selkeyttää ohjeita siitä, missä käytetään ennakko-opasteita ja liikenteenohjausvaunua alemmalla tieverkolla. Ohje olisi muistilistana niin kuin muutkin asiakirjapohjat. Ilman muistilistaa jää kokeneeltakin valvojalta asioita huomioimatta.

Kaksi haastateltavaa kertoi, että valvojalla on tabletti tai kannettava tietokone aina mukana, niin sähköinen ohjekin olisi aina mukana. Toivomuksena esitettiin, että ohjeet tulisivat "pilvipalveluun".

Yhden haastateltavan mielestä uutta ohjetta ei tarvita. Olemassa olevaan ohjeeseen lisättäisiin uusi työturvallisuusosio. Hän mainitsi, että kaikki oleelliset asiat olisivat yksissä kansissa ja mitä enemmän saa tiivistettyä yhteen samankaltaisia asioita niin aina parempi. "Ohjeita on jumalattoman paljon. Ei lisää kaivata."

Asiantuntijan mielestä lainsäädännössä on kuvattu selkeästi mitä tarkoittaa valvonta turvallisuuskoordinaattorin osalta. Nykyisissä ohjeissa ei valvontaa ole kuvattu riittävästi. Hän esitti, että voidaan tehdä opas turvallisuuskoordinaattorin käytännön tehtävistä.

Liikenneviraston asiantuntijan mielestä nykyinen ELY-keskusten turvallisuuskoordinaattorijärjestely ei ole toimiva. Toiminta perustuu yrityksen turvallisuuskulttuuriin ja asenteisiin. Resurssit tulevat johtamisen ja johtamisjärjestelmän kautta.

Nyt kun me tuskaillaan näitten asioiden kanssa, on oire jostain. Tarkoitin sitä, kun me järjestämme ensimmäiset viralliset turvallisuuskoordinaattorikoulutukset kesäkuussa, niin ne ei tuo meille parempaa maailmaa, ikävä kyllä. Se ei tuo apua siihen, miten turvallisuutta ELY-keskuksissa nähdään. Jos yrityksessä ei ole tehtynä turvallisuusstrategiaa, niin toiminta on silloin hajanaista. Jos sitä ei ole jäsennelty, että kuka tekee ja mitä. Se ei riitä, että luetaan lakikirjaa ja sinun esimies sanoo, että sinä oot nyt turvallisuuskoordinaattori hoida hommat. Se on tavallaan päivittäistä johtamista ja työnkuva asia. Turvallisuuskoordinaattorin tehtävät on demonisoitu, tehty ylitsepääsemätön peikko. Kyse ei ole kuitenkaan mistään muusta kuin työtehtävistä, tosin vaativista selaisista. Se että työntekijä selviytyy tehtävistä, on työnantajan velvollisuus varmistaa. Johto näkee tämän liian vaikeana. Se on edelleen irrallista, kun sen pitää olla kiinteästi yhteydessä päivittäiseen työhön. Se on osa sitä teidän tehtävänkuvaa. Sitä työtä mitä te teette.

Liikenneviraston asiantuntijan mukaan turvallisuuskoordinaattorijärjestelyjä voidaan kehittää niin, että jokaisessa ELY-keskuksessa tai kaikilla ELY-keskuksilla olisi yksi yhteinen päätoiminen työturvallisuusasiantuntija. Työturvallisuusasiantuntija toimisi turvallisuuskoordinaattoreiden neuvonantajana. Haastateltavan mielestä päätoimisella liikennepuolen yhteisellä työturvallisuusasiantuntijalla olisi mahdollisuus perehtyä turvallisuusasioihin ja toimia turvallisuuskoordinaattoreiden tukena.

Kaikki haastateltavat mainitsivat, että tekevät työturvallisuuden tarkastusta maastokäyntien yhteydessä. Tarkastuskohteista mainittiin tilapäiset liikenteenjärjestelyt ja työkoneiden näkyminen. Mainittiin, että valvonnan yhteydessä tehdään tarkkailua. Haastateltavat eivät tee tarkastuspöytäkirjaa. Jos havaitaan puutteita, niistä ilmoitetaan urakoitsijalle. Yhden mielestä työturvallisuuden valvontaa ei saa eriyttää johonkin tilaisuuteen, vaan se on jokapäiväistä toimintaa.

Työturvallisuustarkastusten tekemisestä yksi haastateltava mainitsi, että osaaminen ehkä riittää alueurakoiden osalta. Hänen mukaansa pitäisi paneutua ja keskittyä yhteen osa-alueeseen esimerkiksi työturvallisuuteen ja käsitellä asioita. Tehtäväkenttä on niin laaja, että on muutakin tekemistä. "Tiedot tuppaa haa-
listumaan, kun ei tarvitse päivittäin miettiä." Kolmen haastateltavan mielestä heillä ei riitä osaaminen työmaalla tehtävien turvallisuustarkastusten tekemiseen.

Yhden haastateltavan mielestä osaaminen on riittävää työturvallisuustarkastusten tekemiseen.

Se on vaan, että muistaa ottaa huomioon eri asiat. Pitää käyttää apuna listaa mitä käydään läpi. Laaja työkokemus takana, erilaisia tilanteita ja tapauksia ja tehtäviä, niin kyllä se sieltä tulee varmastikin. Ei voi ihan hatusta heittää sulla pitää olla joku tsekkilista.

Hän mainitsi, että rakennustyömaalla on joutunut tekemään paljon työmaatar-
kastuksia viikoittain. Rakennustyömaa on erilainen. Hoidon ja ylläpidon alueu-
rakassa päätoteuttajalla ei ole enää nykyisin tukikohdassa mitään tarkistamista. Tukikohdat ovat aliurakoitsijoiden omissa lähtöpisteissä. Isommalla yrittäjällä voi olla hallit ja korjaamotoimintaa. Aliurakoitsijana voi olla traktoriyrittäjä, jolla on traktori rättihallissa. Tilanteet ovat erilaisia. Hän mainitsi, että mennäänkö siihen, jotta yrittäjä itse joutuu tarkastamaan toimintansa.

Vastauksissa tuli esille koulutustarve tarkastusten tekemiseen. Yksi haastateltava täsmensi kysymystä mainitsemalla, että kysymyksessä on työsuojelutar-
kastuksen teettäminen. Hänen mielestään turvallisuuskoordinaattori koordinoi

turvallisuustehtäviä. Tarkastuksen tekee henkilö, jolla on tarkastuksen pitämiseen riittävästi osaamista. Jotkut tarkastuskohteet vaativat hänen mukaansa erikoisosaamista. Semmoista ei voi mennä ilman erikoisosaamista missään tapauksessa katsomaan. Esimerkkinä hän mainitsi, että työmaalla voi olla vaikka sukeltaja. Monellakaan ei ole mitään käsitystä mitä pitäisi tarkastaa. Hänen mielestä tarkastuksen mukana olemiseen on osaamista, mutta ei tarkastuksen tekemiseen. Koordinaattorin pitää koordinoida, jotta tarkastukset tulee tehtyä. Turvallisuuskoordinaattorin tarkastukset ovat havainnointia. "Aina, kun kuljet työmaalla, pitää silmät olla auki. Pitää puuttua aina epäkohtiin."

Yksi haastateltava kertoi osallistuneensa urakoitsijan tekemiin työturvallisuustarkastuksiin. Hänen mielestään enemmänkin pitäisi osallistua, jos olisi aikaa. Muut haastateltavat eivät olleet osallistuneet urakoitsijan tekemiin työturvallisuustarkastuksiin.

Haastateltavat mainitsivat, ettei moninkertaista valvontaa kannata tehdä. Turvallisuuskoordinaattorin tehtävänä on tarkastaa ja huolehtia, että urakoitsija on tehnyt tarkastukset. Turvallisuuskoordinaattorin tekemä tarkastus on auditointityyppinen. Tarkastuksia tehdään muiden tehtävien ohessa.

Yksi haastateltava mainitsi esimerkkinä, että päällisin puolin tulee tarkastettua, jos työkone tulee vastaan tien päällä niittotyössä tai vesakonraivauksessa. Tarkastetaan onko kone asianmukaisessa kunnossa, toimiiko vilkut, onko kyltit paikallaan ja liikenteenohjaus kunnossa. Hänelläkään ei ole erillistä listaa tarkastuksiin. Liikenneviraston ohjeet voidaan tallentaa "Driveen tablettiin". Kun päästään Internetiin tai pilvipalveluun, silloin ohjeet ovat aina mukana. Hänen mielestään tietotekniikka on helpottanut maastossa tehtäviä tarkastuksia. Yksi haastateltava mainitsi, että aliurakoitsijat tekevät koneidensa tarkastukset talvikauden alussa. Mutta tehdäänkö tarkastusta hoitokauden aikana ja korjataanko havaittuja puutteita, tästä ei ole hänellä varmuutta.

Turvallisuuskoordinaattori tarkastaa tilapäisiä liikenteenjärjestelysuunnitelmia. Kaksi haastateltavaa mainitsi, että he eivät hyväksy suunnitelmia, vaan tarkastavat. Yhden mielestä alueurakoitsijat osaavat yleensä tehdä liikenteenjärjeste-

lyt. Niissä harvoin on mitään vikaa. "Muilla tekijöillä se on enempi hakusessa." Yksi haastateltava mainitsi, jos epäkohtia on, niihin pitää heti puuttua. Hänen mukaansa alueurakoissa edellytetään, että pääurakoitsija tekee tarkastukset. Hän on tarkastuksissa mukana koordinaattorina ja valvojana. Omavalvonnassa aliurakoitsijan johto on paikalla. Työmaapäällikkö pitää uuden koneen tarkastukset koneen kuljettajan kanssa. Hänen mielestään työmaan valvontatilaisuuteen pitää osallistua aliurakoitsijan johdon edustajat tai johdon määräämät henkilöt. "Sillon se rupeaa puremaan."

Haastateltavat eivät ole turvallisuuskoordinaattorin tehtävässä tehneet alueurakassa MVR-mittauksia tai muiden tarkastuslomakkeiden mukaisia työmaan kunnossapitotarkastuksia. Yksi haastateltava mainitsi, että työturvallisuus on sisäänrakennettu, kun se meidän koulutukseen kuuluu ja pitkän linjan tekijöitä ollaan. Hän mainitsi toimintaesimerkkinä: "Kun menee sillankorjaustyömaalle, rumputyömaalle tai päällystystyömaalle, niin vaistomaisesti katsoo liikennemerkkit, liikenteen sulkuaidat."

Kaksi haastateltavaa toi esille, kun urakat on toiminta- ja laatuvarustuu-urakoita, niin urakoitsija osoittaa laadun ja valvoja tekee pistokoeluonteista valvontaa. Toiminta- ja laatuvarustuuseen kuuluu työturvallisuuskin. Yksi haastateltava mainitsi: "Saa olla monessa, että ei hirveesti joka paikkaan pysty venymään. Työturvallisuus, vaikka tärkeä onkin, tulee jätettyä ehkä vähemmälle huomiolle, koska ei aika riitä joka paikkaan."

Liikenneviraston asiantuntijan mielestä aluevastaavalla pitäisi olla osaamista tehdä vaikka koneiden vastaanottotarkastus, vaikka se onkin päätoteuttajan tehtävä. Tarvittaessa aluevastaavan on pystyttävä puuttumaan turvallisuuspuutteisiin ja pystyttävä tekemään työmaalla tarkastuksia. Asiantuntijan mielestä vielä tärkeämpää on huomata asiat, jotka työmaalla on tehty erityisen hyvin. Dokumentit ja työmaalla tehtävä työ kulkevat käsi kädessä. Hänen mukaansa aluevastaavan pitää pystyä tekemään turvallisuusdokumenttien tarkastus.

Pystyy katsomaan toteutuuko se mitä siellä dokumentissa on kirjoitettu. Dokumentteja tehdään sen takia, että työ, mitä siellä tehdään, on turval-

lista. Aluevastaavan pitää osata tai ostaa sitä osaamista sitten. Minulle on mysteeri, kun dokumentteja tehdään ja pääsääntöisesti hyvin. Mutta mihin se osaaminen tavallaan häviää siinä välissä? Pystytkö tarkastamaan urakoitsijan dokumentit tai tukikohdan, niin sitten nousee kädet pystyyn. Riskienhallintasuunnitelmassa tunnistetaan ihan hyvin niitä vaaroja, mutta sitten kun mennään tuonne tien päälle niin entäs sitten?

Liikenneviraston asiantuntija esitti, että aluevastaava tarkastaa urakoitsijan dokumentit. Tilaajan dokumentit tarkastaa Liikenneviraston virkamies. Asiantuntijan mukaan Liikenneviraston omavalvontaohjeessa on kuvattu selkeästi omavalvontaprosessi. Hänen mielestään lähtökohtana on, että aluevastaavat pystyisivät ELY-keskuksissa tekemään itsenäisesti näitä omavalvontatarkastuksia.

Siellä on aikamoinen perusongelma olemassa. Aluevastaavat eivät hahmota, että tää on turvallisuuskoordinaattorin tehtävä. Se on ajatuksena outo tehdä tarkastusta. Tääkin on semmonen kulttuurillinen juttu. Ohje ei tuo autuutta, vaan se lähtee sieltä esimiehistä ja johtamisen kautta. Keskustelu pitäisi käydä elyissä sisäisesti.

5.7 Muut haastattelussa esille tulleet asiat

Muina esille tulleina asioina kerrottiin, että turvallisuusasiat ovat tärkeitä asioita. On hyvä, että näistä puhutaan koko ajan enemmän. Urakoitsijat ovat ottaneet haasteen vastaan. Valvonta ja ohjeistus hoidon ja ylläpidon alueurakoissa on epämääräisempää kuin tienrakennustyömailla tai talonrakennuksessa. "Työntekijät, valvojat, eikä työjohtokaan ota sitä sillä lailla, kun jossakin rakennustyömaalla se on enemmän jämptiä ja säännöllistä."

Mainittiin, koska aliurakoitsijat tekevät pääasiassa työt, meidän on entistä enemmän suunnattava työturvallisuuden valvontaa aliurakoitsijoita kohtaan. Tai edellytetään, että pääurakoitsija vaatii ja ohjeistaa aliurakoitsijoiden toimintaa enemmän. yksi haastateltava ehdotti, jotta aliurakoitsijat eivät olisi työturvallisuustoiminnan ulkopuolella, pitäisi järjestää alueurakassa koulutuspäivä.

Jos on isäntä ja pari miestä, niin nehän sitä ohjeistusta juuri tarvitsevatkin. Urakassa on asiakirjoja jumalaton kasa ja lopulta pieni liuska käytössä sillä, joka todella tien katkaisee.

Haastattelussa esitettiin, että turvallisuuskoordinaattorin työt voisi olla jollakin muulla kuin aluevastaavalla. Henkilöstöresursseja on vähennetty. Olisi pohdittava, voisiko turvallisuuskoordinaattorina olla konsultti, joka tekisi esimerkiksi työturvallisuustarkastuksia ja -auditointeja.

Turvallisuuskoordinaattorin tehtävistä pitäisi kirjoittaa tehtäväkuva. Nykyisessä aluevastaavan tehtäväkuvassa turvallisuuskoordinaattoritehtävät ovat yhtenä lauseena. Vaihtoehtona mainittiin erillinen turvallisuuskoordinaattori, joka olisi yhteinen ELY-keskuksen liikennevastuualueella. Kun asioita hajautetaan ja laitetaan samoille ihmisille paljon erilaisia tehtäviä, ei pääse tekemään kunnolla jokaista tehtävää.

6 Haastattelun yhteenveto

Tähän lukuun on kerätty haastattelussa esille tulleita hoidon ja ylläpidon alueurakoiden työturvallisuuden valvonnan kehittämisalueita. Kehittämisalueet on jaettu neljään pääalueeseen, joita ovat tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaihe, turvallisuusasiat työmaakouksissa, tiedon saanti turvallisuuden valvonnasta ja turvallisuustehtävistä ja valvonnan kehittäminen.

Tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheen työskentelyn kehittämis ehdotukset on yhdistetty kolmeksi kehittämisalueeksi:

- urakkatarjouspyyntöjen valmisteluvaiheessa turvallisuussääntöjen ja menettelyohjeiden sekä turvallisuusasiakirjan yhdessä kokoaminen
- turvallisuuden seurantatietojen hyödyntäminen alueurakkakohtaisissa asiakirjoissa, seurantatietojen analysointi
- urakan erityispiirteiden kirjaaminen turvallisuusdokumentteihin ja turvallisuusdokumenteissa esitettyjen tietojen hyödyntäminen käytännön toteutuksessa

Turvallisuusasioiden käsittelystä alueurakan työmaakokouksissa kehittämisalueiksi tuli esille:

- pääurakoitsijan turvallisuussuunnitelmien ja aliurakoitsijoiden turvallisuussuunnittelun käsittely ja vertaaminen tilaajan asiakirjasisältöön
- turvallisuusasioiden käsittely pääurakoitsijan järjestämässä talvi- ja kesähoidon aloituspalaverissa ja turvallisuuden seurantatietojen esittely alueurakoissa
- tilaajan järjestämä turvallisuuskokous
- turvallisuusdokumenttien ja -suunnitelmien säännöllinen käsittely alueurakan aikana turvallisuus- ja työmaakokouksissa.

Tiedon saanti työturvallisuuden valvonnasta ja -tehtävistä kehittämis ehdotuksia olivat:

- uusista ohjeista tai päivityksistä tiedottaminen ja ohjekoulutukset
- työturvallisuusasioille oma portaali
- Liikenneviraston toimintajärjestelmä tiedonkulkukanavana.

Turvallisuusjohtamisen kehittämisen ehdotuksia olivat:

- tilaajan järjestämät alueurakan omavalvontatarkastukset ja aliurakoitsijoiden osallistuminen tarkastuksiin
- turvallisuuden valvontaohje hoidon ja ylläpidon alueurakoihin.
- turvallisuuskulttuuri ja -asenteet, ELY-keskusten yhteinen liikennevesi- ja tuusalueen työturvallisuusasiantuntijan tehtävät ja hankkeiden yhteinen turvallisuuskoordinaattori
- urakan valvojan turvallisuustarkastukset, jokapäiväistä tarkastustoimintaa ja havainnointia
- turvallisuuden valvontaoppaaseen tarkastuslista, tarkastuslista portaaliin

- työturvallisuus- ja turvallisuuskoordinaattorikoulutuksen järjestäminen ja koulutukseen osallistuminen.

Haastattelutulosten ja omien työkokemusteni perusteella valitsin neljä hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuden valvonnan kehittämiskohdetta. Kehittämiskohteita ovat turvallisuuskoordinaattorin tehtävien tarkastuslistan tekeminen, omavalvontatarkastusten käyttöönotto alueurakoissa, työturvallisuusohjeiden ja Liikenneviraston liikenne tietyömaalla ohjeiden koulutuksen tarpeen selvittäminen ja alueurakoiden turvallisuuskokouksen käyttöönotto.

7 Valvontatoiminnan kehittämisehdotukset

7.1 Turvallisuuskoordinaattorin tehtäväalue

Haastattelussa tuli esille erilaisia tapoja täyttää urakoiden turvallisuusdokumentteja. Dokumenttien valmisteluun osallistuvat muun muassa aluevastaavat, ELY-keskusten kunnossapitovastaavat ja -päälliköt. Joissakin ELY-keskuksissa valmistelupalveluja on tilattu suunnittelukonsulteilta. Alueurakan turvallisuusdokumenttien laatimista yhteistyössä pidettiin tehokkaana tapana.

Turvallisuuden valvontaan toivottiin Liikenneviraston ohjetta. Ohjeessa tulisi olla muun muassa lista tarkastettavista kohteista. Täsmällisten ohjeiden lisäämiseen ja niiden käyttöön saattaa sisältyä riski, että ohjeita noudatetaan joka kohteessa samalla tavalla. Tarkastustyössäkin on tärkeää työyhteisön osaaminen ja valvojan henkilökohtainen ammattitaito. (P. Kerko 2001, 28–29.)

7.2 Hoidon ja ylläpidon alueurakan turvallisuuden aloituskokous

Ennen alueurakan aloittamista urakkakilpailun voittaneen palveluntuottajan ja tilaajan kesken pidetään sopimuskatselmus. Katselmuksen asialistan mukaan turvallisuusasioita käsitellään kohdissa turvallisuusasioiden järjestäminen ura-

kan yhteydessä ja työnaikaiset tilapäiset liikenteenjärjestelyt ja nopeus rajoitukset. Katselmuksessa todetaan muun muassa, että tilaaja on tehnyt turvallisuusdokumentit ja urakoitsija on tehnyt alueurakan päätoteuttajalle kuuluvat turvallisuussuunnitelmat. Turvallisuuskokouksien ja -suunnitelmien tarkempaan analysointiin ja tarkastamiseen ei ole ollut riittävästi aikaa.

Alueurakoissa tulisi ottaa käyttöön turvallisuuden aloituskokoukset, joissa tilaajan tekemät dokumentit ja palveluntuottajan turvallisuussuunnittelu käydään tarkemmin läpi kuin perinteisessä sopimuskatselmuskäsittelyssä. Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella turvallisuuden aloituskokouksikäytäntö alkoi vuonna 2015 alkaneissa alueurakoissa. Liitteenä 3 on turvallisuuden aloituskokouksen asialista, jota on käytetty Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueen alueurakoissa. Turvallisuuden aloituskokouksissa ovat osallistuneet palveluntuottajan edustajina alueurakan työnjohto ja tilaajan edustajina alueurakan turvallisuuskoordinaattori ja avustajana tilaajan edustajia. Aloituskokoukseen tulisi kutsua työntekijöiden ja aliurakoitsijoiden edustajia, jotta urakkasopimuksen ja suunnitelmien turvallisuustiedot olisivat kaikkien alueurakkaan osallistuvien käytettävissä jo ennen alueurakan alkamista (Lehtinen 2015, 139–140).

Turvallisuuteen liittyvistä asiakirjoista turvallisuuden aloituskokouksessa käsitellään muun muassa tilaajan turvallisuuskokoukset ja palveluntuottajan turvallisuus- ja työmaasuunnitelma. Kokouksessa sovitaan alueurakan aikana pidettävistä turvallisuuskokouksista, turvallisuuspoikkeamien ja vakavien tapaturmien ilmoittamisesta tilaajalle.

7.3 Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattoreiden, tilaajan edustajien ja palveluntuottajien yhteistoiminta

Turvallisuuskoordinaattoreiden yhdessä tekemisen tärkeys tuli esille haastattelututkimuksessa. Yhdessä tekeminen ja kokemusperäisen tiedon siirto asiantuntijalta eteenpäin aina eri organisaatioihin kehittää organisaation muistia. Tiedon liikkuminen asiantuntijalta ja organisaatiosta toiselle paranee, mitä paremmin osallistujat tuntevat ja sitä mukaa luottavat toisiinsa. Turvallisuuskoordinaatto-

reiden yhteistyö eri ELY-keskusten välillä on tärkeää tiedon siirron parantamisessa. (Viitala 2005, 184.)

Vaikka nykyaikaisessa johtamisjärjestelmässä käytetään tiedostoja ja dokumentteja, niiden käyttö ei saisi näkyä käytännön työssä. Tiedostot ja dokumentit ovat tarkoitettu koulutus-, suunnittelu- ja tiedotustilanteisiin. Työntekijöiden tulisi hyödyntää omaa ammattitaitoaan ja laatujärjestelmäohjeita omassa työssään (Kerko 2001, 29).

Hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaajan pitämät tarkastukset parantavat tilaajan urakkaan nimeävien edustajien ja turvallisuuskoordinaattoreiden yhteistä tietämystä urakoiden turvallisuustilanteesta, urakka-asiakirjojen kehittämistarpeesta ja urakoitsijan valmiudesta turvalliseen toimintaan. Alueurakan aikana ainakin kerran tulisi pitää urakan omavalvontatarkastus. Tarkastuksessa käydään läpi tilaajan turvallisuusdokumentit ja urakoitsijan turvallisuussuunnittelu. Liitteessä 4 on esimerkkiluettelo omavalvontatarkastuksessa käsiteltävistä asioista. Omavalvontatarkastus on tilaajan ja palveluntuottajan yhteistoimintaa. Tavoitteena pitää olla ammattimaisesti toimivien alueurakan osapuolten avoin yhteistoiminta ja työympäristön kehittäminen (Lehtinen 2015,139).

Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella kahdessa alueurakassa on pidetty omavalvontatarkastus vuoden 2015 loppuun mennessä. Tilaajan edustajina tarkastukseen osallistuivat kunnossapitopäällikkö ja kunnossapitovastaava. Liikenneviraston osallistui työturvallisuuspäällikkö ja muita asiantuntijoita. Urakoitsijan edustajina olivat kyseisen alueurakan työmaapäällikkö, työnjohto ja urakoitsijan turvallisuusasiantuntijoita. (Liikennevirasto 2015c.)

Omavalvontatarkastuksessa alueurakan turvallisuuden johtamista ja turvallisuussuunnittelua ja töiden toteuttamista turvallisesti käsitellään yhteistyössä tilaajan edustajien, urakan turvallisuuskoordinaattorin, urakoitsijan työnjohdon ja tilaajan turvallisuusasiantuntijoiden kanssa. Tarkastus tuo esille parannuskohteita tilaajan ja urakoitsijan turvallisuussuunnitteluun ja työn toteuttamiseen. Kun tarkastuksessa ovat mukana tilaajan ja Liikenneviraston edustajia, ovat he tietoisia urakkatasoisesta turvallisuustoiminnan kehittämiskohteista. Kun turvallisuustoiminnan parantamisehdotukset ja -kohteet menevät ELY-keskusten ja

Liikenneviraston johdon tietoisuuteen ja käsittelyyn, saa johto käsityksen alueurakoiden turvallisuuden tilasta. Johdon rooli on tärkeä, kun alueurakoiden turvallisuutta ja työympäristöä kehitetään valtakunnallisesti (Kanerva 2002, 56–57).

8 Pohdinta

Haastattelututkimus soveltui tämän opinnäytetyön tiedon keruuseen hyvin. Aineisto oli monipuolista ja siitä voitiin erottaa turvallisuuskoordinaattorin työn kehittämiskohteita. Haastateltavat kertoivat työtehtävistään vapautuneesti ja vastasivat kysymyksiin ennakko-odotuksia laajemmin (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2009, 205).

Turvallisuuskoordinaattorin tehtävä rakennushankkeissa on valvontatehtävää. Rakennushankkeen turvallisuustyö on rakennuttajan ja palveluntuottajan yhteistoimintaa. Kehittämistyön tuloksista käy ilmi, että hoidon ja ylläpidon alueurakoissa tilaajan eli rakennuttajan ja palveluntuottajan yhteistoimintaa turvallisuusasioissa on yhä kehitettävä.

Suunnitelmallinen turvallisuusasioiden käsittely yhteistoiminnassa tilaajan ja palveluntuottajan kesken parantaa asioiden käsittelyä alueurakan aikana. Turvallisuuden aloituskokouksessa tarkastetaan molemmin puolinen valmius urakan aloittamiseen. Alueurakan aikana pidettävät säännölliset turvallisuuskokoukset syventävät tilanteen hallintaa urakan edetessä. Turvallisuuskokouksissa voidaan paneutua tarkemmin turvallisuussuunnitteluun ja toteutumatietoihin kuin kuukausittain pidettävissä alueurakan työmaakokouksissa. Turvallisuuskokousten pitäminen on kirjattu tämän opinnäytetyön teon aikana alueurakan sopimusasiakirjoihin. Liitteenä 4 olevaa turvallisuuskokouksen asialistaa tulisi kehittää niin, että käsiteltävien asioiden sisältö selostetaan kyseessä olevissa asiakohdissa. Asiakohtien selostaminen kokouskutsussa helpottaa osallistujien valmistautumista kokoukseen.

Alueurakan aikana pidettävässä turvallisuuden omavalvontatarkastuksessa kirjataan muistiin onnistumiset ja kehittämiskohteet. Tietoja käytetään hyväksi, kun suunnitellaan alueurakoiden turvallisuustoimintaa valtakunnallisesti.

Omavalvontatarkastuksia on pidetty Pohjois-Savon ELY-keskuksen alueella tämän opinnäytetyön teon aikana. Havainnointimenetelmällä olisi todennäköisesti saatu lisää tietoa omavalvontatarkastusten käytännön toteutuksesta ja onnistumisista. Havainnoinnin avulla olisi saatu tietoa siitä, miten osallistujat käsittelevät turvallisuusasioita ja miten tarkastus sujuisi luonnollisessa työympäristössä (Ojasalo, Moilanen & Ritalahti 2010, 103).

Lähteet

- Hietavirta, J., Hokkanen, J., Niskanen, T., Patrikainen, H., & Päivärinta, K. 2015. Rakennustöiden turvallisuusmääräykset selityksineen 2015. Vantaa: Rakennusalan kustantajat RAK.
- Hirsjärvi, S. & Hurme, H. 2014. Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Gaudeamus Oy.
- Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. Helsinki: Tammi.
- Kanerva, R. 2008. Työ turvalliseksi. Työpaikan hyvät työturvallisuuskäytännöt. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Kerko, P. 2001. Turvallisuusjohtaminen. Jyväskylä: PS-kustannus.
- Lappalainen, J., Sauni, S., Piispanen, P., Rantanen, E., & Mäkelä, T. 2009. Rakennustyömaan hyvä turvallisuusjohtaminen, Toimintaopas. Tampere: Työsuojeluhallinto.
<http://tyosuojelujulkaisut.wshop.fi/documents/2009/03/julkaisu88.pdf>.
 2.10.2016.
- Lehtinen, R. S. 2015. Rakennushankkeen työturvallisuus. Helsinki: Rakennustieto Oy.
- Liikennevirasto. 2015a. Tie- ja vesiväylähankkeiden turvallisuuspoikkeamat - vuosiraportti 2014.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lr_2015_tie_vesivaylahan_kkeiden_web.pdf. 31.4.2015.
- Liikennevirasto. 2015b. Liikenne tietyömaalla. Yleiset käytännöt ja turvallisuusvaatimukset. Liikenneviraston ohjeita 2/2015.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lo_2015-02_liikenne_tietyomaalla_web.pdf.
 2.10.2016.
- Liikennevirasto. 2015c. Ohje Liikenneviraston työmaiden turvallisuuden oma-valvonnan toteuttamiseen. Liikenneviraston ohje.
http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/ohje_2015_liikenneviraston_tyomaiden_web.pdf. 2.10.2016.
- Liikennevirasto. 2012. Työturvallisuus tiestön hoidon ja ylläpidon alueurakoissa Vna 205/2009, Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet. Versio 30.1.2012.
- Ojasalo, K., Moilanen, T. & Ritalahti, J. 2010. Kehittämistyön menetelmät. Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Helsinki: WSOYpro Oy.
- Reiman, T. & Oedewald, P. 2008. Turvallisuuskriittiset organisaatiot. Onnettomuudet, kulttuuri ja johtaminen. Helsinki: Edita Publishing Oy.
- Sauni, S., Lappalainen, J. & Piispanen, P. 2005. Hyvä turvallisuusjohtaminen teollisuuden yhteisillä työpaikoilla. Helsinki: Työturvallisuuskeskus.
- Tiehallinto. 2008a. Riskienarviointi rakennushankkeissa osana turvallisuuden varmistamista. Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2008.
- Tuomi, J. & Sarajärvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Helsinki: Tammi.
- Työturvallisuuskeskus. 2010. Työturvallisuus ja työterveys työpaikoilla. Helsinki: Työturvallisuuskeskus TTK.
- Viitala, R. 2005. Johda osaamista! Osaaminen johtaminen teoriasta käytäntöön. Vaasa: Riitta Viitala ja Inforviestintä Oy.

Virtanen, P. & Stenvall, J. 2014. Älykäs julkinen organisaatio. Helsinki: Tietosavon Oy.

Haastattelurunko,

Hoidon ja ylläpidon alueurakoiden turvallisuuskoordinaattorit

Haastateltavan nimi:

Työnantaja:

Työturvallisuuskoulutus:

- Oletko käynyt työturvallisuuskoulutusta, turvallisuuskoordinaattorikoulutuksen?

Perehdyttäminen ja työnopastus:

- Oletko saanut työnopastusta tehtäviin ja työturvallisuustehtäviin?

Onko Sinut nimetty turvallisuuskoordinaattoriksi?

- Onko määräyskirje?

A. Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheessa

- Miten olet valmistellut urakan Riskienhallintasuunnitelman, Työturvallisuusasiakirjan ja Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet?
- Onko asiakirjojen valmistelussa mukana työryhmä ja/tai konsultti?
- Onko turvallisuuden seurantatietoja käytetty hyväksi tarjouspyyntöasiakirjojen valmistelussa?
 - Miten seurantatietoja on hyödynnetty?
 - Miten olet saanut tiedon seurantatiedoista?
 - Miksi seurantatietoja ei ole hyödynnetty?
- Onko turvallisuusasiat otettu riittävästi huomioon tarjouspyyntöasiakirjoissa?
- Koetko osaamisesi riittäväksi turvallisuuteen liittyvien asiakirjojen valmistelussa?
- Mitä muita huomioita?

B. Työturvallisuusasioiden käsittely työmaakokouksissa

- Miten urakan työturvallisuuden toteutuminen käsitellään työmaakokouksissa?
 - Turvallisuussuunnitelmien käsittely?
 - Turvallisuuden seurantatietojen käsittely?
 - Aliurakoitsijoiden välittämät työturvallisuustiedot?
- Ovatko käytössä erilliset työturvallisuuskokoukset?

- Onko tarvetta erillisille työturvallisuuskokouksille, joissa on läsnä työntekijät ja aliurakoitsijat?
- Miten olette käsitelleet urakoitsijan kanssa turvallisuusseurannan tuloksia urakassa?
 - Onko tuloksia esitelty urakan koulutuksessa tai perehdyttämisessä?
 - Miten havaintoja on hyödynnetty turvallisuuden parantamisessa?
- Miten urakoitsija päivittää ja esittelee urakan aikana Turvallisuus- ja Riskienhallintasuunnitelmia?
 - Monta kertaa urakoitsija päivittää suunnitelmat hoitovuoden aikana?
 - Esitteleekö urakoitsija suunnitelmat oma-aloitteisesti?
 - Miten mielestäsi suunnitelmat tulisi käsitellä urakassa?
- Oletko joutunut reklamoimaan urakoitsijaa työturvallisuustoiminnasta?
 - Suullinen huomautus?
 - Kirjallinen reklamaatio?
 - Voidaanko turvallisuuspuutetta verrata laadunalitukseen?
- Mitä muita huomioita?

C. Mistä saat tietoa työturvallisuuden valvonnasta ja turvallisuuskoordinaattorin tehtävistä?

- Miten saat tiedon?
 - Lainsäädännön muutoksista?
 - Liikenneviraston uusista ohjeista?
- Miten Liikenneviraston ja ELY-keskusten erillinen organisaatio on vaikuttanut tehtäviisi?
- Mitä muita huomioita?

D. Työmaan turvallisuuden valvonnan kehittäminen?

- Tiedätkö turvallisuuskoordinaattorin tehtävät ja velvollisuudet?
- Koetko osaamisesi olevan riittävää työturvallisuustarkastusten tekemiseen?
- Oletko osallistunut urakoitsijan tekemiin työturvallisuustarkastuksiin?
- Teetkö urakan valvonnan yhteydessä tarkastuksia?
 - Kohteen työturvallisuudesta?
 - Oletko tehnyt MVR-mittauksia?
- Pitäisikö hoidon ja ylläpidon alueurakan työturvallisuuden valvontaan kehittää Liikenneviraston ja ely:en yhtenäinen ohje?
- Mitä muita huomioita?

E. Muut haastattelussa esille tulleet asiat

Haastattelurunko

Liikenneviraston asiantuntija

Haastateltavan nimi:

Tehtävä ja työnantaja:

A. Työturvallisuusasioiden käsittely tarjouspyyntöasiakirjojen valmisteluvaiheessa ja alueurakan toteutuksessa.

- Onko turvallisuusasiat otettu riittävästi huomioon tarjouspyyntöasiakirjoissa?
- Miten mielestäsi Hoidon ja ylläpidon alueurakan urakkatiedot on valmisteltu turvallisuusdokumenteissa: Riskienhallintasuunnitelma, Turvallisuusasiakirja, Turvallisuussäännöt ja menettelyohjeet?
 - Löytyykö eri alueurakoiden asiakirjoista riittävästi urakkakohtaisia erityispiirteitä?
- Miten turvallisuuspoikkeamien seurantatietoja tulisi hyödyntää asiakirjojen valmistelussa?
- Miten mielestäsi tilaaja saa tietoja päätoteuttajan ja aliurakoitsijoiden työturvallisuustoiminnasta ja sen toteutumisesta?
 - Miten toimintaa voidaan kehittää?
- Käsitelläänkö työmaakokouksissa riittävästi työturvallisuusasioita?
 - Miten työturvallisuusasiat tulisi käsitellä alueurakan työmaakokouksessa?

B. Työmaan työturvallisuuden valvonnan kehittäminen?

- Aluevastaava on alueurakan turvallisuuskoordinaattorina. Onko nykyinen ely-keskusten turvallisuuskoordinaattorijärjestely toimiva?
 - Mitä kehitettävää on järjestelyssä?
- Miten työturvallisuuden valvonta on otettava huomioon aluevastaavan perehdyttämisessä ja työnopastuksessa?
- Miten mielestäsi pitäisi järjestää Liikenneviraston ja ely-keskusten omavalvontatarkastukset?
 - Mitä on otettava huomioon omavalvontatarkastuksen ohjeissa?
- Pitäisikö alueurakan työturvallisuuden valvontaan kehittää Liikenneviraston ja/tai ely:n yhteinen ohje?
 - Onko valvontaa käsitelty nykyisistä ohjeista riittävästi?

C. Miten työturvallisuustiedon välittäminen turvallisuuskoordinaateille tulisi järjestää?

- Miten tiedonkulku Liikenneviraston ja ely-keskusten välillä toimii työturvallisuusasioiden? Esimerkiksi lainsäädäntömuutokset ja Liikenneviraston ohjeet.
 - Onko olemassa järjestelmää, jossa on kirjattu vastuut tiedonkulun järjestämisestä?
 - Miten tiedonkulku pitäisi mielestäsi järjestää?
- Pitäisikö ely-keskuksilla olla asiantuntija, joka avustaa turvallisuuskoordinaattoreita heidän työssään?
- Kenen pitäisi vastata turvallisuuskoordinaattoreiden toiminnan kehittämisestä?

D. Muut haastattelussa esille tulleet asiat?

Omavalvontatarkastuksen asialista

Omavalvontatarkastus Hoidon ja ylläpidon alueurakka xxxx 20xx - 20xx

Aika

Paikka

Käsiteltävät asiat

1. Omavalvontaan virittäytyminen. Ennakkoon lähetettyjen kysymysten käsittely.
2. Tilaajan turvallisuuskäytäntöjen tarkastus.
3. Urakoitsijan turvallisuuskäytännöt ja turvallisuussuunnittelu.
4. Urakan turvallisuusseuranta.
5. Turvallisuusjohtaminen.
6. Maastokatselmus, mahdollisesta maastokatselmuksesta sopiminen.
7. Omavalvonnan yhteenveto.

LIITTEET

JAKELU

TIEDOKSI

(Liikennevirasto 2015c.)

Turvallisuuden aloituskokouksen asialista

Turvallisuuden aloituskokous, Hoidon ja ylläpidon alueurakka, Xxxx, 20xx - 20xx

Aika

Paikka

Läsnä

1. Avaus ja järjestäytyminen
2. Kokouksen sopimuksenmukaisuus
3. Työjärjestys
4. Sopimuskatselmuksen pöytäkirja
5. Turvallisuuteen liittyvät dokumentit urakkasopimuksessa
6. Rakennuttajan turvallisuusorganisaatio
7. Urakoitsijan turvallisuusorganisaatio
8. Pää toteuttajan turvallisuustehtävät
9. Ennakkoilmoitus
10. Lakisääteiset tarkastukset
11. Turvallisuusjohtaminen
12. Pää toteuttajan turvallisuussuunnitelma ja työmaasuunnitelmat
13. Infra-riskikartta ja Riskienhallintasuunnitelma
14. Alueurakan tarkennettu toiminta- ja laatusuunnitelma
15. Turvallisuuspoikkeamat ja poikkeamien kirjaaminen
16. Turvallisuuskokoukset
17. Muut asiat
18. Kokouksen päättäminen